

**UNIVERZA V LJUBLJANI**  
**EKONOMSKA FAKULTETA**

**DIPLOMSKO DELO**  
**DARS IN PRORAČUN RS**

**Ljubljana, september 2008**

**KATJA JURANČIČ**

## **IZJAVA**

Študentka Katja Jurančič izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom prof. dr. Tineta Stanovnika in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 05.09.2008

Podpis: \_\_\_\_\_

## KAZALO

UVOD.....	1
1 DARS .....	2
1.1 O družbi DARS .....	2
1.2 Statusno preoblikovanje .....	4
1.2.1 Javno podjetje (7. 12. 1993 – 31. 12. 2003) .....	4
1.2.2 Gospodarska družba (od 1. 1. 2004).....	5
1.2.3 Ekonomski učinki statusnega preoblikovanja DARS v gospodarsko družbo	6
1.2.4 Različna mnenja pred prestrukturiranjem DARS-a.....	7
1.2.5 Davčni vidik .....	11
2 NACIONALNI PROGRAM IZGRADNJE AVTOCEST V REPUBLIKI SLOVENIJI	12
2.1 Osnove in izhodišča za izdelavo Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji .....	12
2.2 Nastanek Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA, 1995) in njegovih sprememb in dopolnitev (NPIA-A, 1998).....	13
3 ZADOLŽEVANJE .....	15
3.1 Viri financiranja v obdobju 1994 – 2002 .....	15
3.1.1 Analiza zagotavljanja in porabe virov finančnih sredstev za realizacijo NPIA v obdobju 1994 - 2002.....	15
3.1.1.1 Bencinski tolar (danes namenska sredstva).....	15
3.1.1.2 Cestnina .....	17
3.1.1.3 Domača in tuja posojila .....	19
3.1.1.4 Drugi viri .....	20
3.2 Viri financiranja v obdobju 2003 – 2007 .....	21
3.2.1 Namenska sredstva v obdobju 2003 – 2007 .....	21
3.2.2 Cestnina v obdobju 2003 – 2007 .....	22
3.2.3 Tuja in domača finančna posojila v obdobju 2003 - 2007 .....	23
3.3 Obveznice Dars.....	26
3.4 Stanje dolga .....	28
4 DARS V LETU 2008 .....	32
4.1 Viri sredstev za financiranje novogradenj in obnov v letu 2008.....	33
4.1.1 Investicijski transferi .....	33
4.1.2 Vračilo davka na dodano vrednost .....	34
4.1.3 Posojila .....	34
4.1.4 Drugi viri .....	35
4.2 Viri za zapadle obveznosti iz financiranja v letu 2008.....	36
4.2.1 Sredstva koncesijske dajatve .....	36
4.2.2 Obveznice za refinanciranje .....	36
4.3 Upravljanje finančnih sredstev .....	36
4.4 Uvedba vinjet.....	37
SKLEP .....	40

LITERATURA IN VIRI .....	42
--------------------------	----

## KAZALO TABEL

<i>Tabela 1: Dejanska poraba namenskih sredstev, cestnine, domačih in tujih posojil ter drugih virov v obdobju 1994 – 2002 .....</i>	15
<i>Tabela 2: Primerjava dejanskega zagotavljanja virov bencinskega tolarja glede na planirano zagotavljanje v NPIA za obdobje 1994–2002 .....</i>	17
<i>Tabela 3: Primerjava dejanskega zagotavljanja sredstev iz vira cestnine glede na planirano v NPIA za obdobje 1994–2002 .....</i>	19
<i>Tabela 4: Primerjava dejanskega zagotavljanja sredstev s posojili glede na planirano v NPIA za obdobje 1994–2002.....</i>	20
<i>Tabela 5: Primerjava dejanskega zagotavljanja sredstev iz drugih virov glede na planirano v NPIA za obdobje 1994–2002, .....</i>	21
<i>Tabela 6: Dejanska poraba namenskih sredstev, cestnine ter domačih in tujih posojil v obdobju 2003 – 2007.....</i>	21
<i>Tabela 7: Posojilo Evropske investicijske banke, družbe Autovie Venete S.p.A. in druga finančna posojila v letu 2003 .....</i>	23
<i>Tabela 8: Posojila mednarodnih finančnih institucij in tuja posojila v letu 2004.....</i>	24
<i>Tabela 9: Posojila mednarodnih finančnih ustanov in tuja posojila v letu 2007 .....</i>	25
<i>Tabela 10: Seznam vseh sklenjenih posojilnih pogodb DARS-a.....</i>	29
<i>Tabela 11: Posojila mednarodnih finančnih ustanov in tuja posojila v letu 2008 .....</i>	34
<i>Tabela 12: Nova posojila v letu 2008 .....</i>	35

# UVOD

Učinkovitost gospodarstva, razvoj in nazadovanje družbe sta v marsičem odvisna od prometnega sistema, saj promet kot izrazito storitvena dejavnost vpliva na veliko področij življenja.

Kdo je prvi zgradil ceste ni znano, vemo pa, da so cestno omrežje prvi naredili Rimljani. Slovenija ima dobro razvejano omrežje, vendar pa smo avtoceste začeli graditi sorazmerno pozno, šele leta 1970. Naloga Slovenije po osamosvojitvi je, da politično, gospodarsko in kulturno sodeluje v evropskih integracijskih tokovih, to pa je pomenilo, da se mora vključevati tudi prometno. Decembra 1993 je bila ustanovljena delniška družba v stoddostni lasti države, Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, s tem pa se je začel oblikovati Nacionalni program za izgradnjo avtocest v Republiki Sloveniji.

Cilj mojega diplomskega dela je spremljanje zadolževanja oziroma financiranja gradnje in vzdrževanja cest in avtocest v Republiki Sloveniji. Osredotočam se na problematiko zadolževanja iz državnega proračuna.

Diplomsko delo sem razdelila na štiri poglavja. Uvodu sledi poglavje v katerem na kratko predstavim družbo DARS in kako je potekalo statusno preoblikovanje iz javnega podjetja v gospodarsko družbo, pri tem je vsaka oblika družbe tudi podrobneje opisana. Predstavljena so različna mnenja glede na statusno preoblikovanje in davčni vidik.

Drugo poglavje obsega opis Nacionalnega programa izgradnje cest in avtocest v Republiki Sloveniji, osnove in izhodišča za izdelavo ter nastanek tega.

Tretje poglavje je namenjeno pregledu zadolževanja oziroma financiranju cest in avtocest od leta 1993 do leta 2007. Poglavje je razdeljeno na dve obsežnejši podpoglavji, prvo obsega zadolževanje v obdobju od leta 1993 do leta 2003, drugo pa v obdobju od leta 2004 do leta 2007.

V zadnjem poglavju predstavim DARS v letu 2008, vire financiranja iz investicijskih transferov, vračila davka na dodano vrednost, posojil in drugih virov. Opisani so viri za zapadle obveznosti iz financiranja in sicer iz sredstev koncesijske dajatve in obveznic za refinanciranje.

# 1 DARS

## 1.1 O družbi DARS

DARS, Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju DARS) je delniška družba, ustanovljena z zakonom iz leta 1993 (ZDARS; Ur.l.RS št. 57/1993). Družba organizira in vodi gradnjo in obnove avtocest in izvaja finančni inženiring (kot agent države) ter vzdržuje in upravlja z avtocestami (kot koncesionar). V skladu z zakonom o spremembah in dopolnitvah zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS - A, Ur.l.RS št. 126/2003) DARS d. d.:

- opravlja v imenu in za račun Republike Slovenije naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor in naloge v zvezi s pridobivanjem zemljišč in drugih nepremičnin za potrebe izgradnje avtocest,
- v svojem imenu in za račun Republike Slovenije opravlja naloge v zvezi z izgradnjo in obnavljanjem avtocest v skladu z nacionalnim programom izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji ter opravlja finančni inženiring sredstev, namenjenih za izgradnjo avtocest in odplačilo posojil, najetih za njihovo izgradnjo,
- v svojem imenu in za račun države upravlja in razpolaga s tistimi nepremičninami, ki so bile pridobljene v zvezi z gradnjo avtocest pa niso bile v celoti uporabljene za njihovo izgradnjo ali niso v celoti potrebne za upravljanje in vzdrževanje avtocest v skladu z zakonom in predpisi, ki urejajo javne ceste in varnost cestnega prometa,
- upravlja in vzdržuje avtoceste.

Od 1. 1. 1994 ima DARS sedež v Celju in izpostavo v Ljubljani. DARS je bil vpisan v sodni register 7. 12. 1993 in je do 31. 12. 2003 imel status javnega podjetja v obliki delniške družbe. V skladu z zakonom (ZDARS-1; Ur.l.RS št. 20/04-UPB-1, uradno prečiščeno besedilo) ima DARS s 1. 1. 2004 položaj delniške družbe kot gospodarske družbe. Skladno z zakonom in pripojitveno pogodbo, sklenjeno 29. 12. 2003, je DARS kot prevzemna družba pripojila dotedanje javno podjetje<sup>1</sup> Podjetje za vzdrževanje avtocest (PVAC, d. o. o.) in kot univerzalni pravni naslednik prevzete družbe prevzela tudi vse zaposlene, ki so bile zaposlene v PVAC, d. o. o. kot prevzeti družbi.

Republika Slovenija je 1. 1. 1994 s posebno pogodbo prenesla na DARS upravljanje in vzdrževanje vseh zgrajenih avtocest in infrastrukturnih objektov ter naprav na njih. Država je tako prenesla na DARS do takrat zgrajenih 198,8 km dvopasovnih in štiripasovnih avtocest in hitrih cest ter 67,5 km priključkov na njih. S to pogodbo je DARS prevzel tudi

---

<sup>1</sup> Javno podjetje je oblika izvajanja gospodarske javne službe. Javne službe so dejavnosti v javnem interesu, prav zaradi tega interesa pa jih je potrebno izvajati trajno, tako, da so vsem enako dostopne. Od klasičnih gospodarskih družb se javno podjetje loči po tem, da upravljavski sistem ne temelji na razmerju kapitala ampak na pravilih upravnega prava.

obveznost pobiranja cestnine kot glavnega vira za upravljanje in vzdrževanje zgrajenih avtocest in pomembnega vira za gradnjo novih avtocest.

Od začetka uresničevanja Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA), od 1. 1. 1994 do 31. 12. 2007 je bilo dograjenih in prometu predanih že 377,6 km dvopasovnih in štiripasovnih avtocest in hitrih cest ter drugih državnih cest ali več kot 50 % načrtovane dolžine navedenih cest v Resoluciji o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji iz leta 2004. V 14-tih letih uresničevanja nacionalnega avtocestnega programa je bilo torej v Sloveniji zgrajenih v povprečju letno 22 km novih avtocestnih povezav, prej pa v 24-ih letih, to je od leta 1970 pa do začetka uresničevanja Nacionalnega programa izgradnje avtocest v letu 1994, v povprečju 8 km na leto.

Poslanstvo DARS-a je organiziranje in vodenje izgradnje in obnove avtocest, izvajanje finančnega inženiringa ter vzdrževanje in upravljanje z avtocestami tako, da bo zagotovljeno varno, učinkovito in uspešno delovanje avtocestnega sistema. Vlaganja v gradnjo novih avtocest družba izvaja tako, da se v največji možni meri pozitivno odražajo v neposrednem in širšem okolju. Razvoj DARS-a izhaja neposredno in njegovega poslanstva, to pa je: ustvarjanje povezovanja in možnosti čim hitrejšega in varnega vzpostavljanja prometnih in gospodarskih tokov.

Vizija DARS-a je utrditi osrednjo, vodilno vlogo pri vodenju in organizaciji gradnje ter upravljanju in vzdrževanju avtocestnega omrežja in s tem utrditi ime stabilnega, zanesljivega, učinkovitega in zaupanja vrednega avtocestnega operaterja, ki bo svojim uporabnikom nudil kakovostne storitve, delničarjem dolgoročno zagotavljal dobiček, zaposlenim pa poklicno samouresničevanje in osebni razvoj.

Strateški cilji DARS-a so:

- zagotovitev kakovostnih rešitev za uresničitev nacionalnega programa izgradnje avtocest,
- zasnova razvoja in trženja celovite ponudbe storitev uporabnikom,
- identifikacija in realizacija priložnosti kapitalskih in drugih oblik poslovnih povezav,
- razvoj in motiviranje kadrov.

Vodstvo in vsi zaposleni v družbi s strokovnim in odgovornim opravljanjem svojega dela zagotavljajo izpolnjevanje zahtev in pričakovanj lastnika družbe in uporabnikov njihovih storitev. Temeljni cilj je ponuditi kakovostno in celovito storitev vsem uporabnikom. Ta cilj dosegajo:

- s sprejemanjem odgovornih odločitev,
- z vzpostavljanjem ustreznih pogojev in odnosov znotraj in izven družbe,
- s skrbnim izbiranjem usposobljenih partnerjev,

- z doslednim spoštovanjem zakonodaje in razvojnih usmeritev,
- s podpiranjem razvoja stroke in pridobivanjem novih znanj ter
- z zavezanostjo varovati okolje in prijaznosti do soljudi.

Organi delniške družbe DARS so skupščina, nadzorni svet in uprava.

- Skupščino DARS-a predstavlja Vlada Republike Slovenije, saj je družba DARS, v celoti v lasti Republike Slovenije,
- nadzorni svet DARS-a sestavlja do devet članov, od tega šest članov imenuje skupščina družbe, tri člane pa zaposleni v družbi,
- poslovodstvo DARS-a je do petčlanska uprava, ki jo sestavljajo predsednik uprave, namestnik predsednika uprave, pristojen predvsem za finance, finančni inženiring ter trženje, član uprave, pristojen predvsem za gradnjo in obnovo, član uprave pristojen predvsem za vzdrževanje ter delavski direktor - član uprave.

## 1.2 Statusno preoblikovanje

### 1.2.1 Javno podjetje (7. 12. 1993 – 31. 12. 2003)

Zakon o družbi za avtoceste Republike Slovenije - ZDARS (Ur.l.RS 57/93) ureja vprašanja v zvezi z načinom ustanovitve in delovanja družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji.

Družba je bila javno podjetje v obliki »latentne« delniške družbe<sup>2</sup>. Edini ustanovitelj je bila Republika Slovenija, ki jo je zastopala Vlada Republike Slovenije. Družba je opravljala finančni inženiring, pripravljala, organizirala in vodila gradnjo in vzdrževanje omrežja avtocest ter upravljala z avtocestami v Republiki Sloveniji, skladno z odločitvami Državnega zbora Republike Slovenije (Oplotnik, 2004, str. 3).

Družbo je ustanovila Republika Slovenija tako, da je Vlada Republike Slovenije na svoji seji kot ustanovni skupščini družbe sprejela statut družbe. Upravo družbe je imenovala Vlada Republike Slovenije.

Osnovni kapital družbe ob ustanovitvi je znašal 51 milijonov tolarjev in ga je Republika Slovenija zagotovila iz sredstev, zbranih z Zakonom o zagotovitvi namenskih sredstev za gradnjo avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 46/93). Pri spremembi osnovnega kapitala družbe delež glasov, ki jih ima Republika Slovenija v skupščini družbe, ne sme pasti pod 51%.

---

<sup>2</sup> Da je DARS delniška družba v latentni obliki potrjuje dejstvo, da v resnici ne deluje kot delniška družba, saj delnice niso bile izdane, skupščina delničarjev posledično tako ne obstaja, njeno funkcijo opravlja vlada.



Viri sredstev za poslovanje družbe so bili:

- vplačani kapital družbe,
- najeta posojila,
- sredstva, zbrana z Zakonom o zagotovitvi namenskih sredstev za gradnjo avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji,
- druga namensko zbrana sredstva,
- sredstva, zbrana s cestninami za ceste, ki jih upravlja družba,
- sredstva, zbrana z izdajanjem vrednostnih papirjev,
- prihodki od oddaje spremljajočih dejavnosti na avtocestah,
- sredstva iz proračuna Republike Slovenije,
- drugi viri.

Družba je morala za najetje srednjeročnih in dolgoročnih posojil in izdajo obveznic ter izdajo garancij predhodno pridobiti soglasje Državnega zbora Republike Slovenije s posebnim zakonom. Družba je bila zavezana svoje likvidnostne presežke, ki so izvirali iz financiranja države, vlagati v državne vrednostne papirje.

Za financiranje države se je štelo tudi zbiranje sredstev, za katere jamči proračun Republike Slovenije.

Letni program dela Družbe je sprejemala skupščina Družbe v soglasju z Državnim zborom Republike Slovenije. Finančni načrt, zaključni račun in poslovno poročilo je sprejemala skupščina Družbe po predhodnem mnenju nadzornega sveta Družbe, potrdi pa ga Vlada Republike Slovenije. Družba je najmanj enkrat letno poročala o svojem delu Državnemu zboru Republike Slovenije.

Nadzorni svet družbe je imel 11 članov. Šest članov je bilo imenovanih s strani Državnega zbora Republike Slovenije, preostalih pet članov pa s strani skupščine družbe.

### **1.2.2 Gospodarska družba (od 1. 1. 2004)**

V mesecu decembru 2003 je bil sprejet Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Ur. l. št. 126 z dne 18. 12. 2003), ki ureja vprašanja v zvezi z načinom ustanovitve, statusnega preoblikovanja in delovanja DARS-a.

Javnemu podjetju DARS-u se je po uveljavitvi tega Zakona v letu 2004 pripojilo javno podjetje Podjetje za vzdrževanje avtocest, d. o. o..

Tako ima nova družba DARS položaj delniške družbe kot gospodarske družbe po Zakonu o gospodarskih družbah.

Družba DARS v imenu in za račun Republike Slovenije opravlja naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor in naloge v zvezi s pridobivanjem zemljišč in drugih nepremičnin za potrebe izgradnje avtocest. Prejšnje mandatno razmerje se je spremenilo v pogodbeno razmerje, kot je to običajno v državah Evropske unije.

Spremembe naj bi omogočile sodelovanje zasebnega kapitala in drugih koncesionarjev pri gradnji avtocest in zmanjšanje stroškov upravljanja. Razmerje med državo in DARS-om urejata dve pogodbi, agentska za opravljanje nalog v zvezi z organizacijo gradnje in obnove avtocest ter koncesijska za upravljanje in vzdrževanje avtocest.

Statusno preoblikovanje DARS-a iz javnega podjetja v obliki delniške družbe v normalno gospodarsko podjetje ne pomeni privatizacije, pač pa ureditev pravno formalnega statusa, Republika Slovenija ostaja 100% lastnik spremenjenega DARS-a. Tudi morebitna dokapitalizacija tako statusno spremenjenega DARS-a s stvarnim vložkom Republike Slovenije nikakor ne pomeni privatizacije, saj bo DARS še naprej v 100% lasti Republike Slovenije in bo tako ostalo vse dotlej, dokler se vlada ne odloči drugače. Pa tudi v tem primeru bo Republika Slovenija še vedno ostala vsaj 51% lastnik družbe DARS.

Na osnovi preoblikovanja je država sklenila dve pogodbi. Na podlagi prve bo DARS še naprej za državo vodil vse postopke, ki so povezani z gradnjo novih avtocest. Novo je le, da tega ne počne več na podlagi zakona, ampak pogodbe, kar je v skladu s predpisi EU. Druga pogodba je koncesijska, na podlagi katere DARS upravlja in vzdržuje avtoceste. To dejavnost opravlja v svojem imenu in za svoj račun. Koncesijsko pogodbo je država sklenila z DARS-om za najmanj 30 let z možnostjo podaljšanja za naslednjih 15 let. Zaradi tega je država DARS-u pripojila Javno podjetje za vzdrževanje avtocest. Natančni zneski koncesijske dajatve (glavni vir je cestnina) so opredeljeni v pogodbi. S tem denarjem mora DARS financirati vzdrževanje in upravljanje avtocest in tudi poplačati vsa posojila, ki jih najema za gradnjo in poplačilo starih, manj ugodnih posojil.

### **1.2.3 Ekonomski učinki statusnega preoblikovanja DARS v gospodarsko družbo**

Zaradi omogočanja vključevanja zasebnega sektorja v financiranje izgradnje in dejavnost gospodarjenja z avtocestami je bilo potrebno izpeljati statusne spremembe subjektov na tem področju. Vnašanje elementov trga, povečanje učinkovitosti, racionalizacija poslovanja in porazdelitev tveganj med javnim in zasebnim sektorjem so sodobni trendi na področju prometne infrastrukture v večini držav EU, čeprav se modeli glede na posamezne države med seboj razlikujejo. Med predlaganimi modeli statusnih sprememb na področju subjektov prometne infrastrukture je obveljal model t. i. Pirnat 8.3. Ta model je bil najbolj uporaben, saj jasno razmejuje med dejavnostjo izgradnje avtocest po NPIA in gospodarjenjem ter spremljajočimi dejavnostmi na drugi strani.

Uresničitev modela 8.3. bi imela naslednje ekonomske posledice (Oplotnik, 2003):

- Nastanek novega podjetja, ki bi z združitvijo javnih podjetij DARS in JVPAC, razpolagalo s kapitalom v obsegu 10,5 milijard tolarjev,
- ustanovitev močnega, slovenskega podjetja, ki bi skrbelo za enega največjih in najpomembnejših projektov slovenske države, tako v fazi izgradnje (kot agent), kot v fazi gospodarjenja in spremljajočih dejavnosti.

Realizacija sprememb ima predvsem dva pozitivna učinka: **I.** Poveča se kapitalska opremljenost podjetja, ki je zmožno samostojnega in avtonomnega nastopa na kapitalskih trgih, s čimer se razbremenijo tudi javne finance. Poleg tega se pripravi možnost za pritegnitev zasebnega kapitala v dejavnost in deloma zagotovi tudi finančne vire za nadaljevanje projekta; **II.** komercializacija dejavnosti gospodarjenja z avtocestami in spremljajočih dejavnosti vnaša v te dejavnosti elemente trga, večjo učinkovitost in racionalizacijo poslovanja. Država preko podpisa pogodbe o gospodarjenju in oddaje služnosti, pridobi visokokvalitetne in netvegane finančne vire financiranja, ki jih usmerja nazaj v izgradnjo avtocest po programu NPIA. Po zaključku NPIA in odplačilu vseh obveznosti iz naslova prejetih posojil ji ti finančni viri v celoti ostanejo kot prihodek proračuna.

Tveganje iz dejavnosti se porazdeli med zasebni in javni sektor, država ohrani nadzor nad poslovanjem DARS-a preko večinskega lastniškega deleža, ohrani pa se tudi kontinuiteta med posojilojemalcem in izvajalcem dejavnosti. Od slednjega lahko po določenem obdobju (npr. po letu 2018), pričakuje tudi precejšen delež na dobičku.

#### **1.2.4 Različna mnenja pred prestrukturiranjem DARS-a**

Državni sekretar za ceste Anton Šajna (Kocbek, 2002, str. 3) je bil mnenja, da na Prometnem ministrstvu spremembo organiziranosti DARS-a in Javnega podjetja za vzdrževanje avtocest povezujejo s ciljem, da bi hitreje dogradili načrtovane avtoceste in pridobili dodatne vire. »To je temeljni cilj preoblikovanja, drugega ni in ga ne more biti. Kaj bodo zahtevale razmere, pa še ne vem. Ne vemo še, če bo sprejeta koncesija<sup>3</sup>, ne vemo, ali bo DARS državni koncesionar ali bo koncedent<sup>4</sup>. Kdo bo koncedent, če bo DARS koncesionar, prav tako še ne vemo. Kdo bo upravljal celotni sistem? Kakšni bodo viri, komu bodo namenjeni in podobno«, odprta vprašanja našteva Šajna.

---

<sup>3</sup> Koncesija je razmerje med javno oblastjo ali osebo, ki deluje v njenem imenu (koncedent) in osebo zasebnega prava ali drugo osebo, ki je v enakem položaju (koncesionar), ki je urejeno s pogodbo in v katerem koncedent prenese koncesionarju posebno ali izključno pravico opravljati dejavnost ali izkoriščati stvar na svoj račun. Koncesijska pogodba je pogodba o dodelitvi 'pomoči' za izvajanje dejavnosti.

<sup>4</sup> Koncedent – javnopravna stran; daje koncesijo, zvezan z javno oblastjo (država, lokalna skupnost in njihovi organi, redko katera druga pravna oseba javnega prava), praviloma pravna oseba.

Torej preoblikovanje DARS-a sploh ne bi bilo potrebno, če bi se izkazalo, da noben sistem zasebnega vlaganja ne bi bil ustrezen? »Da. Glede na sedanjo organiziranost DARS-a po mojem mnenju še ne potrebuje nobenega preoblikovanja«, meni Šajna. Kljub temu nekateri strokovnjaki menijo, da ne potrebujemo takšnega DARS-a, kot ga imamo zdaj. Člani njegove uprave in področni direktorji z menedžerskimi plačami niso bili pripravljeni prevzeti odgovornosti in so trdili, da dosledno izvajajo navodila vlade in parlamenta, vendar bi bilo po mnenju nekaterih veliko ceneje, če bi njihovo delo opravljali državni uradniki v okviru direkcije za ceste prometnega ministrstva? (Kocbek, 2002, str. 3)

Šajna: »Res je, da ima DARS del pristojnosti direkcije, ima pa tudi pristojnosti, ki jih direkcija nima. Te so najmanjše posojil, finančni inženiring, itd. Zaradi bencinskega tolarja DARS lahko izvaja avtocestni program, ne glede na to, kaj se dogaja s proračunom. Direkcija za ceste na primer ne more sprejemati dolgoročnih obveznosti, DARS pa že zdaj lahko sprejema obveznosti oziroma se zadolžuje do leta 2005 in še naprej, čeprav nima nobenega dokumenta. Zaradi tega mora DARS kot tak ostati. Nismo pa še preučili, kaj bi pomenilo, če bi DARS postal gospodarska družba.« (Kocbek, 2002, str. 3)

DARS bi bil po Šajnovem mnenju v ožjem smislu bil bolj operativen, če bi bil gospodarska družba, vendar pa bi moralo biti tudi dorečeno, kdo bo izvajal druge funkcije, ki jih DARS ne bi več mogel izvajati. Ne glede na kritike sedanje organiziranosti DARS-a se gradnja avtocest nadaljuje, še pristavlja sogovornik. (Kocbek, 2002, str. 3)

Iz splošne razprave poslank in poslancev o noveli Zakona o Družbi za avtoceste Republike Slovenije, po katerem naj bi se Družba iz javnega podjetja konec leta 2003 preoblikovala v delniško družbo, ki posluje na podlagi Zakona o gospodarskih družbah (Kocbek, 2002, str. 3):

Takratni državni sekretar na ministrstvu za promet Tomaž Vidic (Kocbek, 2002, str. 3) je ob tem dejal, da zakonska novela nikakor ne predvideva privatizacije DARS-a, s čimer pa se poslanci niso strinjali. Ti so v razpravi opozorili na možnost pospešitve gradnje avtocestnega omrežja s koncesijsko gradnjo. Opozicijske poslanske skupine pa so pomisleke izrazile zlasti glede načina privatizacije Družbe. Tako so v NSi nasprotovali temu, da bi država privatizirala le donosna področja, medtem ko bi nedonosni deli ostali na plečih države.

V razpravi je Alojz Sok (Kocbek, 2002, str. 3) poudaril, da so v Evropski uniji številne avtoceste zgradili s koncesijami, za kar pa v Sloveniji doslej ni bilo zadostne volje, čeprav bi tako lahko zgradili denimo prekmurski avtocestni krak ali pa traso Maribor - Gruškovje. Sok, ki je menil, da bi morali o zakonskih rešitvah opraviti tudi javno predstavitev mnenj, je izpostavil zlasti slabo vzdrževano mrežo regionalnih cest, tako da državljani praktično

nimajo izbire med plačljivo in neplačljivo cesto. Opozoril pa je tudi na telekomunikacijske vode, ki so jih gradili skupaj z avtocestami, ki bodo prinašali največje dobičke, zato nasprotujejo temu, da bi država privatizirala zgolj ta del infrastrukture.

V NSi so izrazili tudi pomisleke glede bodoče sestave nadzornega sveta DARS-a, v katerem naj bi sedeli zgolj predstavniki vlade, ne pa tudi državnega zbora.

Zakonski predlog naj bi omogočal zlasti prenos obveznosti iz posojil za gradnjo avtocest na DARS-u, s tem pa tudi zmanjšanje javnega dolga, čemur je najbolj nasprotoval poslanec Andrej Bajuk (Kocbek, 2002, str. 3). Zakonskim rešitvam sta nasprotovali tudi poslanski skupini SNS in SMS. Tako je Sašo Peče (Kocbek, 2002, str. 3) nanizal nekaj pomislekov glede zakonskih rešitev in obrazložitve zakona. Vprašal se je, zakaj je potrebno spreminjati statusno obliko DARS-a, če vlada navaja, da je DARS desetletje uspešno gradil avtoceste. Prav tako ni jasnega cilja, zakaj je zakon pripravljen, je še dejal Peče, ki je menil, da je privatizacija družbe edini namen zakona. Kljub nekaterim dobrim intencam zakona je bil le-ta po Pečetovem mnenju slabo pripravljen in ga ne bi bilo moč izvajati.

Bogomir Vnučec (Kocbek, 2002, str. 3) je izpostavil velika bremena iz naslovov posojil, ki se bodo prenašali zlasti na bodoče rodove. Država namreč doslej ni omogočila zasebnih vlaganj in je med drugim dopustila tudi povečevanje stroškov gradnje nekaterih odsekov. Poleg tega pa je Vnučec (Kocbek, 2002, str. 3) izpostavil tudi mnenje direktorja Urada za preprečevanje korupcije Boštjana Penka, da je korupcija pri gradnji AC zelo prisotna.

Zakonskim rešitvam je nasprotoval tudi Jože Tanko (Kocbek, 2002, str. 3), ob tem pa je izrazil začudenje, da se je država za reorganizacijo DARS-a in vključitvi zasebnega kapitala v izgradnjo avtocest odločila šele sedaj, ko so vsi koridorji že začrtani in ko je že zgrajena skoraj polovica celotnega omrežja. Opozoril pa je tudi na preobremenjene javne finance, saj državi že grozi možnost, da bo morala poplačati poroštva, saj naj DARS iz lastnih sredstev ne bi bil sposoben odplačevati najetih posojil. Opozoril je tudi, da je približno polovico denarja, gre za nekaj sto milijonov dolarjev, izpuhtelo iz avtocestnega programa. Poudaril pa je tudi, da iz zakonske obrazložitve ni jasno razvidno, ali bo novi DARS zavezan poslovati po Zakonu o javnih naročilih in ali bo Računsko sodišče lahko izvajalo revizijo poslovanja tega podjetja.

Do zakonskih rešitev je bil kritičen tudi Tone Anderlič (Kocbek, 2002, str. 3), ki je tako kot Tanko menil, da iz zakona ni razvidno, kako naj bi izpeljali delni umik države iz DARS-a. Ob tem pa je izrazil presenečenje nad mnenjem državnega sekretarja Vidica, da zakon ne predvideva privatizacije DARS-a. Tudi sicer je vodja poslanske skupine LDS menil, da zakonski predlog ni dodelan in je pomanjkljiv tudi pri temeljnih definicijah. Med drugim manjkajo viri sredstev, iz katerih naj bi financirali izgradnjo avtocestnega omrežja. Pomisleke pa je izrazil še glede predvidene združitve DARS-a in Podjetja za vzdrževanje

avtocest, če je vzdrževanje avtocest že sedaj predrago. Kljub tem pomislekom pa bo LDS zakon v prvi obravnavi podprla, saj meni, da ga je v nadaljnji obravnavi še mogoče dodelati.

Janko Veber (Kocbek, 2002, str. 4) je ocenil, da novela Zakona o DARS-u temelji na potrebi po izgradnji avtocestnega omrežja, ob tem pa je dejal, da ob začetku gradnje avtocestnega omrežja Slovenija ni razpolagala z zadostno dokumentacijo. Z leti je rasel obseg gradnje, pojavljali pa so se tudi nekateri dodatni stroški. Pojavila se je tudi težnja po dodatnih virih sredstev, ena takšnih je bil bencinski tolar, ki pa ni zadovoljeval vseh potreb. Veber je v razpravi izpostavil sistem cestninjenja, pri čemer pa je poudaril, da je Slovenija ves čas kolebala med zaprtim sistemom, ki je najbolj učinkovit in pravičen, in popolno ukinitvijo cestnin. Ob tem pa je menil, da financiranje izgradnje tudi s pomočjo zasebnega kapitala predstavlja tisto rezervo, ki bi jo lahko izkoristili za pospešitev gradnje.

V bran zakonski noveli se je najbolj postavil Ivan Božič (Kocbek, 2002, str. 4), ki je izpostavil zlasti njen glavni cilj, in sicer povečevanje gospodarnosti Družbe. Z novelo naj bi namreč področje gradnje avtocest demonopolizirali, poleg tega pa naj bi DARS po novem posloval kot gospodarska družba. Opozoril je zlasti na nujnost omenjenih sprememb, saj Evropska unija ni najbolj naklonjena javnim podjetjem, ker ta izkrivljajo stanje na trgu. Poudaril je tudi, da bi Slovenija javni interes na tem področju težko izkazala, saj so se koncesije v nekaterih državah Evropske unije že izkazale za učinkovite. Zato je menil, da je reforma nujna, če bi želeli še pred pristopom v unijo zagotoviti javni interes na tem področju in ohraniti odločilen vpliv države. Izpostavil pa je tudi pomen sprememb, s čimer bi se dolgovi DARS-a izvzeli iz javnega dolga in tako razbremenili javnofinančne vire.

Franc Lenko (Kocbek, 2002, str. 4) je dejal, da se novela ukvarja zlasti s preoblikovanjem Družbe iz javnega podjetja v pravo delniško družbo, pri čemer pa je menil, da bi morala država tudi v bodoče ohraniti prevladujoč položaj, ceste pa morajo ostati javno dobro. Ob preoblikovanju DARS-a naj bi bila edina lastnica država, vendar pa bo lahko Družba povečala svoj ustanovni kapital z izdajo novih delnic.

Novo izdane delnice, ki se bodo na trgu ob soglasju državnega zbora prodajale skladno z Zakonom o gospodarskih družbah, pa državnega deleža v družbi ne bodo smele zmanjšati pod 51 odstotkov. Država bo namreč na ta način ohranila večinski delež. Na ta način naj bi zagotovili ustrezno gospodarjenje z avtocestami. To pa ne predstavlja zgolj upravljanja in vzdrževanja avtocest kot gospodarske dejavnosti, pač pa tudi zagotavlja, da se donosi iz drugih gospodarskih dejavnosti namenijo za odplačilo posojil in vzdrževanje avtocest.

V okviru preoblikovanja DARS-a naj bi novela opredelila tudi osnovni kapital Družbe, določala pa naj bi tudi povečanje lastnega kapitala, ki naj bi ga država izvršila s prenosom

stvarnega premoženja, ki ga imata že sedaj v posesti DARS in Podjetje za vzdrževanje avtocest. Omenjeno premoženje naj bi Družba izkazovala kot kapitalske rezerve, ki pa jih lahko tudi uporabi kot vir za povečanje osnovnega kapitala iz sredstev Družbe oziroma pri izdaji novih delnic.

DARS naj bi kot delniška družba upošteval bilančno pravne predpise, določene v Zakonu o gospodarskih družbah in Slovenskih računovodskih standardih. Poleg tega naj bi zaradi narave dejavnosti ločeno obračunaval gradnjo avtocest, njihovo upravljanje in vzdrževanje od ostalih dejavnosti. DARS naj bi vodil gradnjo avtocest v imenu in za račun države, s čimer naj bi se ohranila njegova vloga pri gradnji avtocest.

Družba naj bi bila še naprej zavezana k letnemu poročanju državnemu zboru, poleg letnega načrta gradenj in obnov avtocest pa naj bi pripravila tudi srednjeročni načrt razvoja. Ta naj bi se sprejemal za tri oziroma štiriletno obdobje.

Novela zakona predvideva sklenitev posebne pogodbe med državo in DARS-om, ki naj bi med drugim predvidela plačilo, ki ga za svoje storitve v zvezi z gradnjo dobi DARS. Določila pa naj bi tudi način nadzora nad pridobivanjem in porabo sredstev ter nad gradnjo in obnavljanjem avtocest. Nova družba naj bi obveznosti v zvezi z gradnjo in obnavljanjem avtocest financirala z namenskimi sredstvi, ki naj bi bila zbrana na podlagi posebnega zakona, posojil in dolžniških vrednostnih papirjev, prihodkov od razpolaganja z nepremičninami ter sredstvi koncesijske dajatve za koncesijo za upravljanje in vzdrževanje, ki jo plačuje DARS.

Novela zakona tudi natančno določa vire prihodkov DARS-a za upravljanje in vzdrževanje avtocest, zlasti cestnine, prihodke od oddaje površin ob avtocesti, služnosti na avtocesti, dobičke od gospodarske dejavnosti, povezane z avtocestami. Ker novi DARS upravlja in vzdržuje avtoceste v okviru svojega poslovanja, določajo predlagane spremembe zakona spremenjen pravni režim cestnine za avtoceste, ki ni več javna dajatev, pač pa bo to plačilo storitve DARS-u.

### **1.2.5 Davčni vidik**

S preoblikovanjem javnih podjetij v delniške družbe, le - te postanejo zavezanke za davek na dodano vrednost in pridobijo pravico do vračila vstopnega davka. Takšnih preoblikovanj, ki temeljijo na vladnih zakonih, je bilo več, v povezavi s prihodki od davka na dodano vrednost pa Ministrstvo za finance posebej omenja DARS. (Kocbek, 2004, str. 10)

Kot je izjavil minister za finance Andrej Bajuk (Kocbek, 2004, str. 10), ta družba pobira cestnine in je hkrati velik vlagatelj. Zdaj mora DARS ob cestnini obračunati tudi davek na

dodano vrednost, hkrati pa sme kot zavezanka za davek na dodano vrednost upoštevati vstopni davek in ga uporabiti za znižana plačila davka pri investicijah. Prej te pravice ni imela in je morala tudi pri investicijah plačati davek, zdaj pa lahko svojo davčno obveznost zniža z vstopnim davkom. To smo vedeli pred preoblikovanjem družbe iz javne v delniško in smo na vpliv, ki ga bo ta sprememba imela na davčnem področju, tudi opozarjali in predlagali rešitev. Ob izdelavi načrta investicij za DARS v letu 2004 smo upoštevali, kaj bo družba letos zgradila po nacionalnem načrtu, za katerega je letos predvidenih 37 milijard tolarjev, ki jih bo zagotovila država iz različnih virov, tudi prek manjšega plačila davka na dodano vrednost. Ob uveljavitvi zakona o preoblikovanju v delniško družbo smo se namreč z DARS-om dogovorili, da mu država zagotavlja 37 milijard tolarjev, kolikor potrebuje za gradnjo dogovorjenih odsekov, ob tem pa tudi, da bo DARS iz proračuna dobil ustrezno manj denarja, če bo manj porabil za davek na dodano vrednost. Imamo torej preprost dogovor. Ni mogoče natančno reči, koliko manj davka na dodano vrednost bo zaradi pravice do odbitka vstopnega davka plačal tako velik investitor, kot je DARS, ocenjujemo pa ta odbitek na devet do 12 milijard tolarjev v letošnjem letu. Proračunski prihodki bodo zato res manjši, a bodo zaradi omenjenega dogovora manjši tudi odhodki. S predstavniki DARS-a se dobivamo vsak mesec. Vsekakor se vplivi statusnega preoblikovanja tega velikega vlagatelja kažejo že v junijskih podatkih o davku na dodano vrednost.

## **2 NACIONALNI PROGRAM IZGRADNJE AVTOCEST V REPUBLIKI SLOVENIJI**

### **2.1 Osnove in izhodišča za izdelavo Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji**

Zakonska osnova za pripravo Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA) je 23. člen Zakona o javnih cestah (Uradni list RS, št. 29/97, 18/02, 50/02 – odl. US in 110/02-ZGO-1). Drugi osnovni dokumenti za pripravo NPIA pa so sklep Vlade, sprejet na seji dne 22. novembra 2001 in sklep Državnega zbora, sprejet na seji dne 2. 4. 2002. Oba sklepa nalagata pripravo nove spremembe NPIA. Kot osnovno izhodišče za izdelavo NPIA je bilo upoštevano izvajanje veljavnega Nacionalnega programa izgradnje avtocest v RS (Uradni list RS, št. 13/96 in 41/98). Po NPIA je bila v obdobju od leta 1994 do njegovega zaključka v letu 2004 predvidena gradnja:

- 518,6 km novih avtocest in hitrih cest,
- 35,1 km drugih državnih cest,
- 101,0 km rehabilitacij drugih državnih cest,
- 28 ukrepov na železnicah.



Skupna investicijska vrednost NPIA je bila ocenjena na 4.100 milijonov dolarjev po stalnih cenah (nivo cen: september 1997) in brez stroškov financiranja. Obseg finančnih virov in dinamika porabe teh virov sta bila prilagojena:

- ocenjeni investicijski vrednosti programa,
- predvideni dinamiki izvajanja programa.

Najpomembnejši predvideni viri financiranja NPIA so bili naslednji:

- bencinski tolar v višini: 3.064,8 mio USD
- posojila v višini: 1.783,4 mio USD,
- cestnina v višini: 589,5 mio USD,
- drugi viri v višini: 66,6 mio USD.

Poleg izgradnje novega avtocestnega omrežja je NPIA zajemal tudi prikaz upravljanja in vzdrževanja avtocestnega omrežja v obdobju 1994–2007. Navedena je bila ocena prilivov cestnine v tem obdobju ter predvidena razporeditev le-teh na:

- delež, ki zajema financiranje izgradnje novih avtocest,
- delež, ki zajema upravljanje in vzdrževanje avtocestnega omrežja,
- delež, ki zajema plačilo obveznosti iz investicij.

## **2.2 Nastanek Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA, 1995) in njegovih sprememb in dopolnitev (NPIA-A, 1998)**

Po letu 1990 so z osamosvojitvijo Slovenije in spremembo geopolitičnih razmer v srednji in vzhodni Evropi nastale spremembe, ki so neposredno vplivale na spremembo tranzitnih prometnih tokov in s tem na prometne obremenitve našega cestnega omrežja. Te spremembe so odločilno vplivale na vsebino do tedaj pripravljenih delovnih osnutkov programov razvoja in vzdrževanja slovenskih cest, ki so glede na njihov izvor bili razvrščeni v tri osnovne sklope:

- spremembe prometne politike zaradi spremenjene razvojno – strateške vloge posameznih prometnih poti, ki jih je narekovala osamosvojitve Slovenije,
- spremembe prometnih tokov iz smeri sever – jug na smer zahod – vzhod, ki so jih povzročile krizne razmere na Balkanu in nove povezave v srednji in vzhodni Evropi,
- spremembe, nastale pri vključevanju Slovenije v evropske prometne tokove po sklenitvi sporazuma med Evropsko gospodarsko skupnostjo in Republiko Slovenijo na področju prometa.

Ob upoštevanju naštetih sprememb je Državni zbor na svoji seji dne 22. 4. 1993 naložil Vladi, da pripravi program pospešene izgradnje avtocest v prednostni smeri od Kopra do Šentilja z odcepi do italijanske in madžarske meje, pridobi dodatne dolgoročne vire in

upoštevava predlog poslancev o uvedbi posebnega "bencinskega tolarja" za izgradnjo avtocest. Državni zbor je ob obravnavi gradiva "Gradnja avtocest v Republiki Sloveniji" na svoji seji dne 27. julija 1993 sprejel to besedilo kot prvo obravnavo Nacionalnega programa gradnje avtocestnega sistema in zadolžil Vlado, da pripravi Nacionalni program za drugo branje z upoštevanjem stališč in sklepov s te seje. S posebnim sklepom je obe gradivi: "Gradnja avtocest v Republiki Sloveniji" in "Poročilo o stanju projektne dokumentacije in postopkov priprav za gradnjo avtocestnega sistema Republike Slovenije", potrdil kot podlago, ki ju je Vlada lahko uporabila za nadaljevanje že začelih aktivnosti za pospešeno izgradnjo avtocest. Te aktivnosti so vključevale tudi kontakte z mednarodnimi finančnimi institucijami v zvezi s sofinanciranjem gradnje avtocest. Tako je bil v letu 1993 pripravljen predlog osnovnega programa izgradnje avtocestnega omrežja v smeri zahod – vzhod, ki je do sprejetja NPIA služil kot podlaga letnim programom gradenj tistih avtocestnih odsekov v tej smeri od leta 1994 dalje, ki jih je DARS kot pooblaščen investitor izvajal še pred sprejetjem NPIA. V letu 1995 je bil sprejet NPIA, ki je določil izgradnjo omrežja avtocest in hitrih cest tako v smeri zahod – vzhod (primorska in štajerska smer), kot tudi v smeri sever – jug (gorenjska in dolenska smer), prav tako pa je določil dograditev takratnih dvopasovnih avtocest v štiripasovne (AC Hoče – Arja vas in AC Naklo – Kranj) ter rekonstrukcijo glavne ceste Slov. Bistrica – Hajdina – Ormož. Skupna dolžina v NPIA določenih odsekov je znašala 499,5 km v skupni ocenjeni investicijski vrednosti 2.170 milijonov dolarjev (brez stroškov financiranja).

Po letu 1996 je začelo prihajati do normalizacije razmer na Balkanu, zato so se ponovno začeli vzpostavljati in krepiti prometni tokovi, ki so pred osamosvojitvijo Slovenije potekali iz severa Evrope preko naše države na jugovzhod. Zaradi novih razvojnih potreb države na področju gospodarstva in prometa, ki so nastale kot posledica te normalizacije, ter izdelane analize finančnih možnosti države, je bilo potrebno vse navedene spremembe in pogoje znova analizirati in proučiti ter jih upoštevati kot nova gospodarska, prometna in finančna izhodišča pri pripravi sprememb in dopolnitev NPIA, ki so bile sprejete v letu 1998.

Spremembe in dopolnitve NPIA so prav tako določile izgradnjo omrežja avtocest in hitrih cest v smeri zahod – vzhod (primorska in štajerska smer), kot tudi v smeri sever – jug (gorenjska in dolenska smer), določile pa so tudi izgradnjo navezovalnih cest na avtocestno omrežje, izgradnjo razbremenilnih cest med gradnjo avtocestnega omrežja ter izvedbo nujnih posegov na železniškem omrežju in na omrežju državnih cest (v nadaljnjem besedilu: druge državne ceste), ki jih je bilo potrebno izvesti zaradi gradnje avtocestnega omrežja. Skupna dolžina v spremembah in dopolnitvah NPIA določenih odsekov je znašala 553,7 km v skupni ocenjeni investicijski vrednosti 4.100 milijonov dolarjev (brez stroškov financiranja).

### 3 ZADOLŽEVANJE

#### 3.1 Viri financiranja v obdobju 1994 – 2002

##### 3.1.1 Analiza zagotavljanja in porabe virov finančnih sredstev za realizacijo NPIA v obdobju 1994 - 2002

Zagotavljanje finančnih sredstev za izvajanje NPIA je bilo v skladu s finančnimi možnostmi, opredeljenimi v njem, predvideno iz naslednjih virov:

- bencinski tolar (danes namenska sredstva),
- cestnina,
- domača in tuja posojila,
- drugi viri.

Tabela 1 kaže dejansko porabo namenskih sredstev, cestnine, domačih in tujih posojil ter drugih virov za zagotavljanje finančnih sredstev za izvajanje NPIA. V naslednjih podglavjih je podrobneje predstavljena vsaka postavka.

*Tabela 1: Dejanska poraba namenskih sredstev, cestnine, domačih in tujih posojil ter drugih virov v obdobju 1994 – 2002, v mrd SIT*

Leto	Bencinski tolar (danes namenska sredstva)	Cestnina	Domači in tuji krediti	Drugi viri	Skupaj
1994	15,50	42,20	0,04	0,00	57,74
1995	17,66	4,98	1,11	0,07	23,82
1996	18,55	7,31	11,97	0,21	38,03
1997	21,40	9,90	21,56	0,58	53,44
1998	26,42	12,29	11,96	0,50	51,17
1999	32,90	13,09	24,36	0,36	70,71
2000	28,06	17,15	37,86	0,45	83,51
2001	27,92	20,63	27,19	0,78	76,51
2002	33,39	240,51	36,52	0,68	311,10

*Vir: Spletna stran Uradnega lista, 2008*

##### 3.1.1.1 Bencinski tolar (danes namenska sredstva)

V letu 1998, ko je bil spremenjen NPIA, je bil sprejet tudi nov Zakon o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v NPIA (Uradni list RS, št.

57/98). V tem Zakonu je bil delež drobnoprodajne cene vsakega prodanega litra naftnih derivatov, ki se je izločal iz bencinskega tolarja, v višini 16%, povečan na 20%, obdobje izdvajanja teh namenskih sredstev pa se je podaljšalo do leta 2007.

Vendar pa je z začetkom izvajanja Zakona o DDV (Uradni list RS, št. 89/98) in Zakona o trošarinah (Uradni list RS, št. 84/98), prišlo do uveljavitve novega sistema obračunavanja in plačevanja davkov od prometa naftnih derivatov, ki je imel omejitve glede zagotavljanja namenskih sredstev. Zato je Državni zbor v juliju 1999 sprejel sklep, s katerim je zadolžil Vlado, da do septembra 1999 pripravi predlog spremembe Zakona o zagotovitvi namenskih sredstev (Uradni list RS, št. 57/98), na podlagi katerega bo zagotovljen nemoten in trajen vir namenskih sredstev do 31. 12. 2007.

Vlada je tako 28. 10. 1999 sprejela sklep, s katerim se je zavezala, da bo v naslednjih letih nadomestila izpad iz vira bencinskega tolarja in sicer tako, da bo skupna vrednost predvidenih sredstev bencinskega tolarja v NPIA v višini 736,11 milijard tolarjev v planiranem obdobju 1994 – 2007 ostala nespremenjena.

Na osnovi tega sklepa je Vlada pripravila spremembo Zakona o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v NPIA, ki ga je Državni zbor sprejel na seji dne 15. 2. 2002 (Uradni list RS, št. 18/02). Zakon je določil, da se v proračunu Republike Slovenije namensko zagotavljajo sredstva za gradnjo avtocest, in sicer v naslednjem znesku:

- v letu 2002: 33.500 mio SIT,
- v letu 2003: 37.000 mio SIT,
- po letu 2003: najmanj v znesku, ki je realno enak znesku za leto 2003.

Skladno s tem zakonom je Republika Slovenija zagotavljala finančna sredstva iz proračuna do skupne vrednosti teh sredstev, ki je bila določena v NPIA.

Tabela 2 (na str. 17) kaže primerjavo dejanskega zagotavljanja virov bencinskega tolarja glede na planirano zagotavljanje v NPIA na dan 31. 12. 2002. Iz primerjave v tabeli 2 je razvidno, da je bilo dejansko zagotavljanje sredstev iz vira bencinskega tolarja glede na planirano po NPIA izrazito manjše predvsem v obdobju 1999 – 2002.

Po NPIA je bilo predvideno, da bo v obdobju 1994 – 2002 za njegovo izvajanje predvidenih skupaj 318,82 milijard tolarjev sredstev iz virov bencinskega tolarja. Dejansko pa je bilo v tem obdobju iz tega vira zagotovljenih 221,74 milijard tolarjev, kar pomeni 69,55% realizacijo planiranega zagotavljanja virov bencinskega tolarja glede na NPIA.

Tabela 2: Primerjava dejanskega zagotavljanja virov bencinskega tolarja glede na planirano zagotavljanje v NPIA za obdobje 1994–2002, v mrd SIT

Leto	Prilivi po NPIA	Dejanski prilivi	Odstotek realizacije
1994	15,33	15,46	100,84
1995	16,00	17,66	110,37
1996	18,27	18,55	101,48
1997	22,52	21,40	95,04
1998	27,91	26,42	94,64
1999	42,72	32,90	77,02
2000	53,89	28,06	52,07
2001	60,44	27,92	46,18
2002	61,74	33,39	54,09
Skupaj	318,82	221,74	69,55

Vir: Spletna stran Uradnega lista, 2008

### 3.1.1.2 Cestnina

V skladu z NPIA je bila kot vir zagotavljanja finančnih sredstev predvidena tudi cestnina, ki je bila opredeljena kot stalen in dolgoročno stabilen vir. NPIA je predvideval realno povišanje cestnine po naslednji dinamiki:

- 1. 6. 1998: Povišanje za 20,00%
- 1. 6. 1999: Povišanje za 20,00%
- 1. 6. 2000: Povišanje za 7,60%

Vendar pa planirano zagotavljanje sredstev iz cestnine v NPIA ni bilo doseženo tako zaradi kasnejše predaje posameznih avtocestnih odsekov v promet, kot tudi zaradi le delnega izvajanja določila iz NPIA glede realnega povečevanja višine cestnine. Cestnina se je dejansko povečevala z drugačno dinamiko in to le nominalno, ne pa tudi realno. V obdobju 1998 – 2002 se je cestnina tako povišala v naslednjih rokih in odstotkih:

- 1. 7. 1998: Povišanje za 20,00%,
- 1. 10. 1999: Povišanje za 9,00%,
- 1. 12. 1999: Povišanje za 9,90%,
- 4. 3. 2000: Povišanje za 9,00%,
- 21. 4. 2001: Povišanje za 7,52%,
- 1. 1. 2002: Povišanje za 2,69%,
- 1. 7. 2002: Povišanje za 2,22%.

Cestnina za kilometer prevožene avtoceste v 1. cestninskem razredu (R1) je dne 1. 9. 1997 (pred sprejemom sprememb NPIA), znašala 5,84 tolarja, dne 31. 12. 2002 pa 10,63 tolarja, kar pomeni, da se je v obdobju od 1. 9. 1997 do 31. 12. 2002 realno povišala le za 32,90% in ne za 54,94%, kot je predvideno v NPIA. Na nižji priliv sredstev iz vira cestnine, kot je bilo to določeno v NPIA, so vplivale tudi spremembe v njenem obračunavanju, ki so naslednje:

- 1. 7. 1998: sprememba vrednostnega razmerja med 1. in 4. cestninskim razredom, ki se je iz 1 : 6 znižalo na 1 : 4,
- 1. 7. 1998: povečanje popusta pri nakupu abonentskih bonov za plačilo cestnine za uporabnike 3. in 4. cestninskega razreda, ki se je iz 10% povečal na 20%,
- 1. 1. 1999: sprememba vrednostnega razmerja med 1. in 3. cestninskim razredom, ki se je iz 1 : 3 zmanjšalo na 1 : 2,75,
- 17. 9. 2000: ukinitvev omejitev za potek težkega tovornega prometa po vzporedni glavni in regionalni državni mreži,
- 17. 11. 2000: povečanje popusta pri nakupu abonentskih bonov za plačilo cestnine za uporabnike 3. in 4. cestninskega razreda, ki se je pri nakupu v višini 50.000 SIT za fizične osebe in 200.000 SIT za pravne osebe iz 20% povečal na 25% .

Prav tako pa je na nižji priliv vplival tudi manjši obseg zgrajenih in prometu predanih odsekov/pododsekov, na katerih je bilo predvideno pobiranje cestnine, kot je bilo to po posameznih letih določeno v NPIA.

Tabela 3 (na str. 19) kaže primerjavo dejanskega zagotavljanja sredstev iz vira cestnine glede na planirano v NPIA na dan 31. 12. 2002. Iz primerjave v tabeli 3 je razvidno, da je bilo dejansko zagotavljanje sredstev iz vira cestnine glede na planirano v NPIA, izrazito manjše predvsem v obdobju 1999 – 2002. Po NPIA je bilo predvideno, da bo v obdobju 1994 – 2002 za njegovo izvajanje predvidenih skupaj 154,86 milijard tolarjev sredstev iz vira cestnine. Dejansko pa je bilo v tem obdobju iz tega vira pridobljenih 114,45 milijard tolarjev, kar pomeni 73,91% realizacijo planiranega zagotavljanja sredstev iz vira cestnine v odnosu na NPIA.

Tabela 3: Primerjava dejanskega zagotavljanja sredstev iz vira cestnine glede na planirano v NPIA za obdobje 1994–2002, v mrd SIT

Leto	Prilivi po NPIA	Dejanski prilivi	Odstotek realizacije
1994	4,25	4,25	100,00
1995	4,57	5,01	109,59
1996	7,17	7,31	101,89
1997	9,10	9,90	108,77
1998	13,29	12,46	93,75
1999	18,18	13,27	73,00
2000	28,28	17,35	61,34
2001	32,53	20,88	64,18
2002	37,48	24,02	64,10
Skupaj	154,86	114,45	73,91

Vir: Spletna stran Uradnega lista, 2008

### 3.1.1.3 Domača in tuja posojila

V skladu z NPIA so bili kot vir zagotavljanja finančnih sredstev predvideni tudi domača in tuja posojila ter izdaja obveznic za prodajo na domačem in tujem kapitalskem trgu. Po NPIA je bilo predvideno, da bo v obdobju 1994 – 2002 za njegovo izvajanje pridobljenih skupaj 314,78 milijard tolarjev sredstev iz domačih in tujih posojil. Dejansko pa je bilo v tem obdobju iz tega vira pridobljenih 173,09 milijard tolarjev, kar pomeni 54,99% realizacijo planiranega zagotavljanja sredstev iz posojil.

Državni zbor je v obdobju 1994 – 2002 sprejel zakone o soglasju in zakone o poroštvu za najetje posojil v vrednosti 327,88 milijard tolarjev, na podlagi teh zakonov pa so bile do 31. 12. 2002 z domačimi (Konzorcij bank za izgradnjo avtocest v Sloveniji) in tujimi (EBRD, EIB, Autovie Venete S.p.a. – AVV, Kreditanstalt für Wiederaufbau – KfW) posojilodajalci sklenjene posojilne pogodbe v vrednosti 312,58 milijard tolarjev, od tega:

- Pri mednarodnih finančnih institucijah (EBRD,EIB): 163,83 milijard tolarjev ali 52,27%;
- Pri domačih komercialnih ponudnikih: 86,58 milijard tolarjev ali 27,7%;
- Pri tujih komercialnih ponudnikih: 62,61 milijard tolarjev ali 20,03%.

Tabela 4 (na str. 20) kaže primerjavo dejanskega zagotavljanja sredstev s posojili glede na planirano v NPIA s stanjem na dan 31. 12. 2002. Iz primerjave v tabeli 4 je razvidno, da je bilo dejansko zagotavljanje sredstev s posojili glede na planirano v NPIA, izrazito manjše predvsem v obdobju 1997 – 2002.

Tabela 4: Primerjava dejanskega zagotavljanja sredstev s posojili glede na planirano v NPIA za obdobje 1994–2002, v mrd SIT

Leto	Prilivi po NPIA	Dejanski prilivi	Odstotek realizacije
1994	0,04	0,04	106,67
1995	0,88	1,11	126,62
1996	12,24	11,91	97,30
1997	34,33	21,56	62,79
1998	25,75	12,13	47,10
1999	46,17	24,54	53,15
2000	63,02	37,86	60,07
2001	67,00	27,43	40,94
2002	65,35	36,52	55,88
Skupaj	314,78	173,09	54,99

Vir: Spletna stran Uradnega lista, 2008

#### 3.1.1.4 Drugi viri

V skladu z NPIA so bili kot vir zagotavljanja finančnih sredstev predvideni tudi drugi viri:

- Sofinanciranje NPIA s strani posameznih občin,
- Bančne obresti na depozite.

Po NPIA je bilo predvideno, da bo v obdobju 1994 – 2002 za njegovo izvajanje predvidenih skupaj 9,40 milijard tolarjev sredstev iz drugih virov. Dejansko pa je bilo v tem obdobju iz teh virov pridobljenih 3,89 milijard tolarjev, kar pomeni 41,39% realizacijo planiranega zagotavljanja sredstev iz drugih virov.

Tabela 5 (na str. 21) kaže primerjavo dejanskega zagotavljanja drugih virov glede na planirano v NPIA s stanjem na dan 31. 12. 2002. Iz primerjave v tabeli 5 je razvidno, da je bilo dejansko zagotavljanje sredstev iz drugih virov glede na planirano v NPIA, izrazito manjše predvsem v obdobju 1994 – 1997.



*Tabela 5: Primerjava dejanskega zagotavljanja sredstev iz drugih virov glede na planirano v NPIA za obdobje 1994–2002, v mrd SIT*

Leto	Prilivi po NPIA	Dejanski prilivi	Odstotek realizacije
1994	0,01	0,00	0,00
1995	1,67	0,07	4,47
1996	4,47	0,21	4,61
1997	0,37	0,58	159,13
1998	0,46	0,50	109,49
1999	0,50	0,47	93,43
2000	0,61	0,61	99,27
2001	0,67	0,78	116,79
2002	0,66	0,68	103,28
Skupaj	9,40	3,89	41,39

*Vir: Spletna stran Uradnega lista, 2008*

### **3.2 Viri financiranja v obdobju 2003 – 2007**

Tabela 6 kaže dejansko porabo namenskih sredstev, cestnine ter domačih in tujih posojil za zagotavljanje finančnih sredstev za izvajanje NPIA. V naslednjih podpoglavjih je podrobneje predstavljena tudi vsaka postavka.

*Tabela 6: Dejanska poraba namenskih sredstev, cestnine ter domačih in tujih posojil v obdobju 2003 – 2007, v mrd SIT*

Leto	Namenska sredstva	Cestnina	Domača in tuja posojila	Skupaj
2003	35,20	27,20	58,73	121,13
2004	23,50	32,80	71,91	128,21
2005	18,90	33,40	68,30	120,60
2006	5,90	36,40	125,80	168,10
2007	3,17	41,70	132,94	177,81

*Vir: Letno poročilo DARS 2003, 2004, 2005, 2006, 2007*

#### **3.2.1 Namenska sredstva v obdobju 2003 – 2007**

Osnovni vir sredstev za financiranje izgradnje posameznih avtocestnih odsekov so namenska sredstva, ki se skladno z Zakonom o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev

državnih cest, določenih v Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 57/98 in št. 18/02), namensko zagotavljajo v Proračunu Republike Slovenije. Na podlagi sprejetega Proračuna Republike Slovenije za leto 2003 (Uradni list RS, št. 103/01 in št. 63/03) in Zakona o izvrševanju proračuna Republike Slovenije za leto 2003 in 2004 (Uradni list RS, št. 118/02 in št. 63/03) so bila v letu 2003 v Proračunu namensko zagotovljena sredstva za graditev avtocest v višini 35,2 milijard tolarjev, kar je bilo tudi dejansko porabljeno.

V dinamiki financiranja ReNPIA (Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji), v letu 2004 je bil iz tega naslova predviden priliv v višini 37 milijard tolarjev. V Proračunu Republike Slovenije za leto 2004 je bil priliv iz tega vira določen v višini 30,6 milijard tolarjev. Pokritje razlike v višini 6,4 milijarde tolarjev je bilo predvideno iz sredstev kohezijskega sklada EU.

V letu 2005 je od predvidenih 27 milijard tolarjev namenskih sredstev DARS realiziral le 18,9 milijard tolarjev. Sredstva Kohezijskega sklada so bila predvidena v višini 10,9 milijard tolarjev, od katerih je DARS prejel 1,84 milijard tolarjev. DARS je za nemoteno izvajanje avtocestnega programa zmanjšanje namenskih sredstev pokrival z dodatnim zadolževanjem. Poleg tega je DARS v obliki refundacij davka na dodano vrednost prejel 13,4 milijarde SIT.

Za uresničitev načrta je bilo v proračunu za leto 2006 zagotovljenih 5,9 milijarde tolarjev namenskih sredstev, dve milijardi tolarjev pa sta bili predvideni iz kohezijskega sklada EU.

V proračunu RS za leto 2007 so bili določeni investicijski transferi s postavke »sredstva za izgradnjo avtocest (DARS)« v višini 13,23 mio EUR (3.170 milijonov tolarjev).

### **3.2.2 Cestnina v obdobju 2003 – 2007**

Vrednost planiranih prilivov iz naslova cestnine, povračil in drugih prihodkov je v letu 2003 znašala 25,35 milijard tolarjev, dejanski priliv pa predstavlja 27,24 milijard tolarjev oziroma 107 % planiranega priliva.

Pobiranje cestnine je v letu 2004 potekalo na 23 cestninskih postajah v zaprtem in odprtem sistemu cestninjenja. V zaprtem sistemu cestninjenja so upoštevani vsi prehodi — vstopi na avtoceste in izstopi z avtocest. Prilivi od pobrane cestnine, izkazani v bruto znesku z DDV, so znašali 32,89 milijard tolarjev in so v primerjavi z letom 2003 višji za 20,8 %.

V letu 2005 so bile odprte tri nove cestninske postaje – Lukovica, Krtina in Blagovica. Bilo je 65,6 milijonov prehodov vozil na cestninskih postajah, kar je 16 % več kot v letu 2004. Na rast prihodkov je najbolj vplivalo povečanje prihodkov od cestnin, ki so znašali

33,4 milijard tolarjev. Rast prihodkov od cestnin v primerjavi z letom 2004 je bila 24 %. V strukturi prihodkov so prihodki od pobrane cestnine predstavljali 83 %.

Pobrana cestnina je v letu 2006 znašala 36,4 milijard tolarjev oziroma 9 % več kot leto poprej.

V poslovnem letu 2007 je DARS zabeležil 15 % rast prihodkov od cestnin, kar pomeni, da je znašala 41,7 milijard tolarjev.

### 3.2.3 Tuja in domača finančna posojila v obdobju 2003 - 2007

V finančnem načrtu za leto 2003 je bilo predvideno, kot vir za gradnjo novih odsekov avtocest, tudi koriščenje več finančnih posojil pri mednarodnih finančnih institucijah in drugih tujih finančnih korporacijah, in sicer pri:

- Evropski investicijski banki (EIB I, EIB II, EIB III, EIB IV in EIB V) in
- Autovie Venete S.p.A.

Tabele 7 kaže pregled črpanih sredstev iz tujih finančnih posojil v letu 2003.

*Tabela 7: Posojilo Evropske investicijske banke, družbe Autovie Venete S.p.A. in druga finančna posojila v letu 2003, v mrd SIT*

Posojilodajalec	Planirano	Realizirano	Odstotek realizacije
Evropska investicijska banka — EIB II	3,46	2,5	72
Evropska investicijska banka — EIB III	9,52	12,36	130
Evropska investicijska banka — EIB IV	16,88	21,91	130
Evropska investicijska banka — EIB V	6,23	7,17	115
Skupaj	36,09	43,94	122
Autovie Venete S.p.A.	0,88	3,06	346
Skupaj	0,88	3,06	346
KfW III	11,56	11,73	101
Skupaj	11,56	11,73	101

*Vir: Letno poročilo DARS, 2003, str. 24*

V letu 2003 je bilo črpano skupaj 22 % več posojil mednarodnih finančnih institucij od planiranih.

Na podlagi Zakona o soglasju Republike Slovenije DARS za najetje posojil za realizacijo gradnje avtocestnih odsekov iz Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki

Sloveniji v višini 330,3 milijonov dolarjev (ZSDANP, Uradni list RS, št. 31/99) in Zakona o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti DARS-a iz posojil, najetih za realizacijo gradnje avtocestnih odsekov iz Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji v višini 330,3 milijonov dolarjev (ZPDANP, Uradni list RS, št. 31/99), je DARS novembra 2003 sklenil posojilno pogodbo z banko Hypo Alpe Adria v višini 5,90 milijard tolarjev, z rokom črpanja najkasneje do 30. 9. 2004.

Finančni načrt DARS za leto 2003 je predvideval tudi finančne vire iz naslova drugih finančnih posojil v višini 3,86 milijard tolarjev, vendar v letu 2003 ni bilo črpanj zaradi dinamike del na odseku, za katerega je bilo posojilo najeto. Posojilo je namenjeno za financiranje izgradnje avtocestnih odsekov Vučja vas — Beltinci in Rebernice.

V letu 2004 so bila črpana posojila in izdane obveznice v skupnem znesku 71,91 milijard tolarjev.

Tabela 8 kaže v letu 2004 črpana posojila po že sklenjenih posojilnih pogodbah v znesku 51,64 milijard tolarjev posojil.

*Tabela 8: Posojila mednarodnih finančnih institucij in tuja posojila v letu 2004, v mrd SIT*

Posojilo Evropske investicijske banke – EIB III	19,12
Posojilo Evropske investicijske banke – EIB IV	9,53
Posojilo Evropske investicijske banke – EIB V	19,42
Posojilo Autovie Venete S.p.A.- AUV	3,54
Skupaj	51,64

*Vir: Letno poročilo DARS, 2004, str. 32*

V letu 2004 se je končal postopek za najetje novega posojila Evropske investicijske Banke (EIB VI) v višini 110 milijonov EUR, ki je bil namenjen financiranju odsekov AC Hrastje – Lešnica, Korenitka – Pluska in Peračica – Podtabor.

V letu 2004 je bilo črpanje posojila pri Evropski investicijski banki (EIB VI) v višini 1,07 milijard tolarjev.

Na področju opravljanja agentskih poslov po pogodbi o naročilu je DARS v letu 2005 sklenil tri posojilne pogodbe, dve na domačem trgu in eno z Evropsko investicijsko banko ter izdal obveznice DARS 2. izdaje in 3. izdaje.

Naložbena politika DARS je bila v letu 2005, skladno z Zakonom o DARS-u, usmerjena v dolžniške instrumente države in poslovnih bank. Boljša likvidnost ter kvalitetnejše

upravljanje z likvidnostjo je glede na pretekla leta prineslo tudi konkretne rezultate v finančnih prihodkih.

Zaradi vedno manjšega obsega namenskih sredstev za gradnjo avtocest iz proračuna posledično narašča delež financiranja gradnje z zadolževanjem. V letu 2006 so bile sklenjene pogodbe za 125,80 milijard tolarjev posojila in črpane za 4,7 milijarde tolarjev sredstev iz kohezijskih skladov, kar je bilo za dobrih 130% več od planiranega. Refinanciranih<sup>5</sup> je bila večina starejših posojil (sedem posojil konzorcija slovenskih bank in tri posojila Kreditanstalt für Wiederaufbau), ki so bili najeti v preteklosti pod bistveno manj ugodnimi pogoji, kot jih je ponujal trg v letu 2006. V okviru prestrukturiranja dolga je DARS v soglasju z obstoječimi upniki izboljšal pogoje zadolževanja ter sklenil dodatke k obstoječim posojilnim pogodbam s Kreditanstalt für Wiederaufbau ter konzorcijem slovenskih bank.

Na področju opravljanja agentskih poslov po pogodbi o naročilu je DARS v letu 2006 sklenil tri posojilne pogodbe za novo zadolžitev, dve z Depfa bank in eno z Evropsko investicijsko banko.

V letu 2006 je DARS dosegel okoli 99% realizacijo načrtovanih gradbenih del, v stroškovno finančnem smislu pa le 95%. Iz posojil in izdanih obveznic je bilo za financiranje gradnje avtocest poleg tega na voljo skupaj 120,3 milijarde tolarjev. Od tega se je iz že najetih posojil črpalo 40,4 milijarde tolarjev, iz novih posojil oz. z izdajo novih obveznic pa 79,9 milijarde tolarjev.

V letu 2007 so bila črpana posojila in izdane obveznice za financiranje gradnje avtocest v skupnem znesku 554,73 milijonov evrov (132,94 milijarde tolarjev).

Tabela 9 kaže posojila mednarodnih finančnih ustanov in tuja posojila v letu 2007. Črpana so bila posojila po že sklenjenih posojilnih pogodbah v skupnem znesku 304,73 milijonov evrov (73,026 milijarde tolarjev).

*Tabela 9: Posojila mednarodnih finančnih ustanov in tuja posojila v letu 2007*

Posojilo DEPFA Deutsche Pfandbriefbank AG	78,00 mio EUR
Posojilo Evropske investicijske banke-EIB VII	115,01 mio EUR
Posojilo Evropske investicijske banke-EIB VIII	104,38 mio EUR
Posojilo Autovie Venete S.p.A.-AVV	7,33 mio EUR
SKUPAJ	304,72 mio EUR

*Vir: Letno poročilo DARS, 2007, str. 28*

<sup>5</sup> Plačilo starega posojila z novim posojilom.

V letu 2007 je bilo načrtovano korišćeno posojilo DEPFA Deutsche Pfandbriefbank AG v okvirni višini 78 milijonov evrov (18.692 milijonov tolarjev), ki je bilo namenjeno financiranju odsekov AC Šentvid–Koseze, AC Peračica–Podtabor, Priključek Ljubečna, Navezovalna cesta Celje: Mariborska cesta, AC Škofije–Srmin, AC Maribor–Lenart in financiranju obnov.

V letu 2007 je bilo korišćeno posojilo Evropske investicijske Banke (EIB VII) v okvirni višini 115,02 milijonov evrov (27.563 milijonov tolarjev), ki je namenjeno financiranju odsekov AC Maribor–Lenart in AC Lenart–Beltinci (pododsekov AC Lenart–Sp. Senarska, AC Sp. Senarska–Cogetinci in AC Cogetinci–Vučja vas).

V letu 2007 je bilo predvideno črpanje posojila pri Evropski investicijski banki (EIB VIII) v višini 104,4 milijonov evrov (25.014 milijonov tolarjev) za financiranje odsekov AC Pluska–Ponikve, AC Ponikve–Hrastje, AC Šentvid–Koseze, AC Slivnica–Draženci in AC Vrba–Peračica. Predpogoj za črpanje posojila je bila ratifikacija poroštvene pogodbe, sklenjene med Republiko Slovenijo in EIB.

Za financiranje gradnje HC Razdrto–Vipava: Rebernice na Vipavskem avtocestnem kraku se je v letu 2007 predvidevalo črpanje posojila Autovie Venete S.p.A. v okvirni višini 7,33 milijonov evrov (1.757 milijonov tolarjev).

### **3.3 Obveznice Dars**

DARS je doslej izdal tri serije obveznic, s katerimi se trguje na sekundarnem trgu kapitala. V letu 2004 je izdal 20-letne obveznice v višini 13,43 milijarde tolarjev, v letu 2005 pa 20-letne obveznice v višini 14,8 milijarde tolarjev ter 15-letne obveznice v višini 10,2 milijarde tolarjev.

Prva emisija obveznic, ki jih DARS izdal za namene financiranja Nacionalnega programa izgradnje avtocest je bila izdana 28. 7. 2004.

21 investitorjev je kupnino za dvajsetletne obveznice prve izdaje Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji vplačalo v skupni nominalni vrednosti 13,430 milijarde tolarjev. Obveznice so bile izdane v 134.300 apoenih po 100.000 tolarjev za obdobje 20 let, z nespremenljivo obrestno mero v višini 5,1 odstotka letno. DARS obresti izplačuje enkrat letno, vsakega 28. 7., glavnica pa zapade v plačilo skupaj z zadnjim plačilom obresti 28. 7. 2024. Imetniki obveznic nimajo pravice udeležbe na dobičku izdajatelja, ta pa obveznic ne more predčasno odpoklicati.

Zaradi velikega zanimanja za obveznice DARS-a prve izdaje – 36 ponudnikov je v nejavni ponudbi predložilo 152 ponudb v skupni vrednosti 23,3 milijarde tolarjev – je povprečna

cena 71 sprejetih ponudb na nejavni dražbi narasla na 101,46 odstotka, kar pomeni letno donosnost do dospelja v višini 4,98 odstotka. Kupci obveznic DARS-a prve izdaje so banke, pokojninske družbe, vzajemni skladi, zavarovalnice, borzno posredniške in gospodarske družbe. Svetovanje pri organizaciji izdaje obveznic je za DARS opravila Nova Ljubljanska banka d. d..

Sredstva, zbrana z izdajo obveznic, so bila oz. bodo porabljena za financiranje izgradnje slovenskih avtocest, DARS pa jih bo odplačal s prilivi iz cestnine. Izplačilo obveznosti je zavarovano s poroštvom Republike Slovenije na podlagi Zakona o poroštvu države za obveznosti iz najetih posojil in izdanih obveznic DARS za realizacijo gradnje avtocestnih odsekov iz Nacionalnega programa izgradnje avtocest v višini 246,72 milijonov evrov (Ur.l. RS št. 56/2003).

DARS je obveznice izdal v skladu s strategijo financiranja gradnje slovenskih avtocest, ki jo je v Resoluciji o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji februarja 2004 sprejel Državni zbor.

Obveznice DARS prve izdaje je Ljubljanska Borza na organiziran trg vrednostnih papirjev na Ljubljanski borzi uvrstila 22. 12. 2004, prvi dan trgovanja z navedenimi obveznicami prek BTS pa je bil 30. 12. 2004. Minimalna količina za trgovanje na BTS je en lot, skrajšana oznaka za potrebe trgovanja DRS1, koda izdajatelja (DARS d.d.) pa DRS.

Druga emisija obveznic, ki jih je DARS izdal za namene financiranja Nacionalnega programa izgradnje avtocest, je bila izdana 26. 4. 2005.

Dvajsetletne obveznice DARS-a z državnim poroštvom v skupni nominalni vrednosti 14,8 milijarde tolarjev in s 4,5-odstotno kuponsko letno obrestno mero so investitorji na ta dan v celoti vpisali in vplačali. Kupnina iz obveznic je bila namenjena financiranju treh avtocestnih odsekov, ki so že v gradnji: Šentvid - Koseze na gorenjskem avtocestnem kraku, Korenitka - Pluska in Hrastje - Lešnica na dolenskem avtocestnem kraku.

Povprečna cena sprejetih ponudb za nakup obveznic je bila 104,24 odstotka od nominalne vrednosti obveznic, kar glede na 4,5-odstotno kuponsko letno obrestno mero predstavlja 4,18-odstotno donosnost do dospelja, to je do 26. 4. 2025. Prodaja obveznic DARS druge izdaje, ki je zaobjela 148.000 apoenov po 100.000 tolarjev, je bila v skladu z Zakonom o trgu vrednostnih papirjev izvedena po postopku nejavne ponudbe, torej po enakem postopku kot ga za prodajo obveznic RS uporablja tudi finančno ministrstvo. K oddaji ponudb za nakup obveznic DARS druge izdaje so bili tako povabljeni institucionalni vlagatelji. Obveznice DARS druge izdaje so bile, po pridobitvi dovoljenja Agencije za trg vrednostnih papirjev (ATVP) 19. 10. 2005, 28. 10. 2005 sprejete v organizirano trgovanje na Ljubljanski Borzi, z njimi pa se na BTS trguje od 8. 11. 2005 dalje.

Minimalna količina za trgovanje na BTS je en lot, skrajšana oznaka za potrebe trgovanja DRS1, koda izdajatelja (DARS d.d.) pa DRS. ISIN koda je SI 0032102244.

Tretja emisija obveznic, ki jih je DARS izdal za namene financiranja Nacionalnega programa izgradnje avtocest, je bila izdana 28. 7. 2004. Kupnina iz obveznic je bila namenjena financiranju gradnje avtocestnih odsekov Lendava - Pince, Nova Zrkovska cesta v Mariboru, navezava na Luko Koper (1. gradbena faza), Koper - Izola, Vrba - Peračica, Lešnica - Kronovo in Hajdina – Ptuj.

Skupna nominalna vrednost tretje izdaje, ki so izdane za dobo petnajstih let, je 10,2 milijarde slovenskih tolarjev. Datum dospelosti vseh 102.000 izdanih obveznic z nominalno vrednostjo 100.000 slovenskih tolarjev je 28. 10. 2020. Obrestna mera je nespremenljiva in znaša 4,00 % letno. Obresti se obračunavajo od nominalne vrednosti obveznic na linearni način. Izdajatelj izplačuje obveznosti iz obveznic enkrat letno za nazaj, vsakega 28. 10. v letu do dospelosti obveznic. Nominalna vrednost glavnice dospe v plačilo v celoti ob dospelosti obveznice, to je 28. 10. 2020. Z vknjižbo v centralni register vrednostnih papirjev KDD so bile obveznice dne 9. 11. 2005 izdane v nematerializirani obliki.

Obveznice so zavarovane s poroštvom Republike Slovenije, izdajatelj obveznic pa nima pravice do njihovega odpoklica pred dospelostjo. Obveznice ne vsebujejo pravice imetnika do predčasne vnovčitve terjatev iz naslova obveznic.

Po pridobitvi dovoljenja ATVP za organizirano trgovanje z obveznicami tretje izdaje dne 11. 1. 2006 je uprava Ljubljanske borze, d. d. 23. 1. 2006 sprejela odločbo o sprejemu v trgovanje na prostem trgu. Na prostem trgu se je z vrednostnim papirjem začelo trgovati 3. 2. 2006.

En lot je apoen 100.000 SIT, minimalna količina za trgovanje na BTS je en lot. Skrajšana oznaka za potrebe trgovanja je DRS3, ISIN koda SI 032102509.

### **3.4 Stanje dolga**

Od leta 2003 naprej se je delež države v financiranju Nacionalnega avtocestnega programa stalno zniževal. Tako so namenska sredstva državnega Proračuna za izgradnjo avtocest v letu 2003 znašala 160 milijonov evrov, v letu 2007 pa samo še v višini 13,23 milijonov evrov. S koncesijsko dajatvijo, ki jo DARS plačuje državi in se izračuna kot razlika med pobrano cestnino in pobranimi stroški vzdrževanja avtocestnega sistema in pobiranja cestnine, bo mogoče zagotoviti celovito servisiranje zapadlih obveznosti iz najetega dolga za financiranje izgradnje avtocest.



Med letoma 1994 in 2006 je bilo v gradnjo novih avtocest, hitrih cest in drugih cest iz Resolucije o NPIA investiranih 3,8 milijarde evrov. DARS je bil 31. 12. 2006 za potrebe uresničevanja Nacionalnega avtocestnega programa zadolžen v višini 1,77 milijarde evrov.

DARS je do 31. 12. 2007 najel kredite in izdal obveznice v skupni višini 2,70 milijarde evrov (stanje dolga zadnji dan leta 2007, brez obresti), pri čemer je dejstvo, da vsi ti krediti še niso bili počrpani, tako da je 31. 12. 2007 skupna dolgoročna zadolženost DARS-a znašala 2,26 milijarde evrov. Skupne finančne obveznosti iz najetih posojil in izdanih dolžniških vrednostnih papirjev so skupaj z ocenjenimi obrestmi na glavnico konec leta 2007 znašale 3,43 milijarde evrov.

Dejansko stanje dolga DARS-a na dan 30. 4. 2008 (glavnice brez obresti) je znašalo 2,38 milijarde evrov.

DARS bi, po mnenju Oplotnika, lahko imel že v letu 2009 probleme s servisiranjem dolga. Po njegovih besedah sicer obstajajo tudi drugi instrumenti servisiranja obstoječega dolga, npr. da se DARS ponovno zadolži in izplačilo dolga prestavi nekoliko v prihodnost (Oštir, 2007, str. 10).

V tabeli 10 je seznam vseh posojilnih pogodb, ki jih je DARS sklenil do vključno 30. 4. 2008, ter stanje dolga na zadnji dan aprila letos.

*Tabela 10: Seznam vseh sklenjenih posojilnih pogodb DARS-a*

Kreditodajalec	Sklenjene pogodbe (v EUR)	Leto zadolžitve	Stanje dolga v EUR na dan 30.4.2008
Evropska banka za obnovo in razvoj	20.455.487	1994	2.554.083
Evropska investicijska banka A	28.000.000	1994	12.149.200
Evropska investicijska banka B	32.000.000	1995	16.016.000
Evropska investicijska banka C	30.000.000	1996	17.013.000
Evropska investicijska banka II	130.000.000	1998	86.666.667
Evropska investicijska banka III	175.000.000	1999	134.166.667
Evropska investicijska banka IV	160.000.000	1999	122.666.667

Se nadaljuje

Nadaljevanje

Kreditodajalec	Sklenjene pogodbe (v EUR)	Leto zadolžitve	Stanje dolga v EUR na dan 30.4.2008
Evropska investicijska banka V	120.000.000	2002	117.000.000
Evropska investicijska banka VI	110.000.000	2004	110.000.000
Evropska investicijska banka VII	250.000.000	2005	250.000.000
Evropska investicijska banka VIII	300.000.000	2006	174.000.000
Skupaj Evropska investicijska banka	1.335.000.000		1.039.678.200
Avtovie Venette	47.774.329		42.846.662
Kreditanstalt fur Wiederaufbau I	47.550.145	1997	34.341.771
Konzorcij Bank I	120.974.519	1996	116.745.448
Konzorcij Bank II	44.969.982	1999	43.397.563
Konzorcij Bank III	70.094.162	1999	69.393.220
Konzorcij Bank IV	34.441.630	2000	34.269.421
Konzorcij Bank V	39.701.078	2000	39.304.067
Konzorcij Bank VI	32.960.051	2001	32.960.051
Konzorcij Bank VII	61.397.911	2003	61.397.911
Skupaj Konzorcij Bank	404.539.332		397.467.682
Hypo Alpe Adria Bank	24.991.257	2003	24.991.257
Hypo Alpe Adria Bank II	15.010.491	2004	15.010.491
Hypo Alpe Adria Bank III	20.864.630	2005	20.864.630
Skupaj Hypo Alpe Adria Bank	60.866.378		60.866.378

Se nadaljuje

Nadaljevanje

Kreditodajalec	Sklenjene pogodbe (v EUR)	Leto zadolžitve	Stanje dolga v EUR na dan 30.4.2008
Bank Austria Creditanstalt I	20.864.630	2005	20.864.630
Bank Austria Creditanstalt II	100.000.000	2006	93.333.333
Skupaj Bank Austria Creditanstalt	120.864.630		114.197.963
DEPFA Deutsche Pfandbriefbank AG	75.000.000	2006	75.000.000
DEPFA Deutsche Pfandbriefbank AG	150.000.000	2006	150.000.000
Skupaj DEPFA Deutsche Pfandbriefbank AG	225.000.000		225.000.000
Banka Koper	35.000.000	2006	32.666.667
Nova Ljubljanska banka 245	245.000.000	2007	245.000.000
Nova Ljubljanska banka 145	145.000.000	2008	23.000.000
Skupaj Nova Ljubljanska banka	390.000.000		268.000.000
Obveznice DRS I	56.042.047	2004	56.042.047
Obveznice DRS I	61.758.920	2005	61.758.920
Obveznice DRS I	42.563.580	2006	42.563.580
SKUPAJ – stanje 30. april 2008	2.847.414.849		2.377.983.952

Vir: Spletna stran DARS-a, 2008

Za izvedbo letošnjega programa bo DARS potreboval 941,16 milijona evrov. Od tega dobi samo 15,5 milijona evrov iz državnega Proračuna, čeprav bi jih v skladu z Resolucijo o nacionalnem programu iz leta 2004 moral dobiti 178,3 milijona evrov. Vlada računa, da bo del razlike, 103,72 milijona evrov, pokrila Evropska unija z denarjem iz kohezijskih skladov, a še vedno si bo DARS moral 74,6 milijona evrov, ki jih nima na voljo v Proračunu, dodatno izposoditi.

Posojil bo DARS letos črpal za 589 milijonov evrov, od tega jih je za 175,8 milijona evrov že najel. Večino tega denarja, 169 milijonov evrov, si je izposodil pri Evropski investicijski banki. Na novo pa bo najel 413 milijonov evrov posojil. Od koncesijske dajatve, ki zajema del prihodkov od cestnine, bo DARS zbral 124,6 milijona evrov. To je 1,8 milijona evrov manj, kot bo moral odplačati zapadlih glavnice in obresti za posojila, ki jih je najel v preteklih letih. Ker za plačilo te razlike DARS ne bo imel denarja, vlada v letnem programu predvideva, da bo ta dolg poplačal z novim posojilom. Vlada pojasnjuje, da je refinanciranje, tako se strokovno imenuje plačilo starega posojila z novim posojilom, predvideno v zakonu o DARS-u, »če koncesijska dajatev ne pokriva obveznosti iz servisiranja dolga« (Letni plan razvoja in obnavljanja avtocest za leto 2008).

Žan Oplotnik je izvedenec Ekonomskega inštituta pri Pravni fakulteti, ki je pred štirimi leti za DARS izdelal podrobno analizo za dokončanje avtocestnega programa s predlogi za financiranje. Oplotnik je tik pred koncem leta 2006 za Dnevnik dejal: »Če država DARS-u prihodnje leto (leta 2007) ne bo namenila več kot zgolj 13 milijonov evrov iz proračuna in bo vztrajala, da DARS gradi avtoceste v pospešenem ritmu, se lahko zgodi, da bodo že prihodnje leto prisiljeni najemati kredite za odplačevanje zapadlih kreditov.« Hotel je torej povedati, da bo Vlada morala ustaviti zadolževanje tako, da bo povečala znesek iz Proračuna za gradnjo avtocest, ali pa DARS-u naročiti, da bo upočasnil gradnjo. Po Zakonu o zagotovitvi namenskih sredstev bi moral namreč DARS iz Proračuna dobiti 155 milijonov evrov na leto, torej več kot 10-krat več, kot mu je pravkar odmerila Vlada. Žiga Andoljšek, generalni direktor Direktorata za premoženje na finančnem ministrstvu, se je na Oplotnikova opozorila v istem članku v Dnevniku odzval z besedami, »da stanje ni tako katastrofalno: Sistem bo zdržal. Potrebno je le izbirati primerno ročnost kreditov in izvesti nekaj ukrepov.« Na očitke o pretiranem zadolževanju države je konec januarja v državnem zboru odgovoril tudi predsednik vlade. Dejal je: govorjenje »o tem, kako se Slovenija zadolžuje, nima nobene realne osnove« (Oštir, 2007, str. 7).

Oplotnik je ocenil, da nihče ne ve, koliko časa se bodo ti krediti odplačevali. Po nekaterih ocenah še po letu 2040, je povedal za Dnevnik (Oštir, 2007, str. 7).

## **4 DARS V LETU 2008**

Avtocestna družba DARS bo letos za odplačilo posojil in obresti potrebovala 126,37 milijona evrov, to je 20 milijonov evrov več kot lani. Za obresti za posojila, ki jih je najela za avtoceste, ki so že v uporabi, bo morala letos plačati 64,03 milijona evrov (lani 47 milijonov evrov), glavnice pa mora vrniti za 62,34 milijona evrov starih posojil (lani 59 milijonov evrov). Za obnovitvena dela in naložbe v obstoječe omrežje DARS letos potrebuje 60,72 milijona evrov, piše v predlogu Letnega načrta razvoja in obnavljanja avtocest za leto 2008, ki ga je Vlada poslala v potrditev v Državni zbor. To so stroški, ki

jih je DARS do zdaj pokrival s cestnino. Letos pa očitno ne bo več tako, ampak bo obnove avtocest DARS financiral s posojili.

V predlogu Letnega programa je Vlada namreč predvidela, da se bo DARS letos na novo zadolžil za 544,2 milijona evrov, od tega bo del denarja porabil tudi za obnavljanje avtocest.

Za nemoteno izvajanje Letnega plana razvoja in obnavljanja avtocest za leto 2008 je potrebno sprejeti nov Zakon o soglasju in poroštvu za gradnjo avtocestnih odsekov iz Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Potrebno bo sprejeti Zakon o soglasju in zakon o poroštvu za najetje posojil in izdajo dolžniških vrednostnih papirjev, in sicer:

- za avtocestne odseke, ki so se začeli graditi v letu 2007 in so potrjeni v Letnem programu 2007, za obnavljanje avtocest, za sistem za nadzor in vodenje prometa 126,80 milijonov evrov;
- za avtocestne odseke, pri katerih je prišlo do izpada virov financiranja, zaradi usklajevanja porasta cen pri dolgoročnih pogodbah (preračun iz nivoja cen december 2002 na december 2006 za 14,1%) v višini 126,30 milijonov evrov;
- za avtocestne odseke pri katerih je prišlo do spremembe finančnih konstrukcij (razlog je v povišanju investicijske vrednosti odsekov ter nižjem deležu namenskih sredstev) v višini 57,00 milijonov evrov;
- za avtocestne odseke, ki se bodo začeli graditi v letu 2008, za obnavljanje avtocest, za sistem za nadzor in vodenje prometa, za navezovalne ceste, za zaključna dela na avtocestah, pripravo projektne dokumentacije za odseke po letu 2008, odkupe zemljišč in drugih nepremičnin za odseke po letu 2008, nov elektronski cestninski sistem ter ostale postavke v višini 234,00 milijonov evrov.

## **4.1 Viri sredstev za financiranje novogradenj in obnov v letu 2008**

### **4.1.1 Investicijski transferi**

Po Resoluciji o NPIA so vir za financiranje Nacionalnega programa gradnje avtocest v Republiki Sloveniji sredstva, ki se zagotavljajo na podlagi Zakona o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 57/98 in 18/02). Dinamika financiranja po Resoluciji o NPIA za leto 2008 predvideva iz tega naslova priliv v višini 178,30 milijonov evrov.

V proračunu RS za leto 2008 so določeni investicijski transferi s postavke »sredstva za izgradnjo avtocest (DARS)« v višini 15,50 milijonov evrov ter iz sredstev evropske kohezijske politike v višini 103,72 milijonov evrov.

## 4.1.2 Vračilo davka na dodano vrednost

V letu 2008 je iz naslova vračila davka na dodano vrednost načrtovan vir v višini 84,60 milijonov evrov.

## 4.1.3 Posojila

V letu 2008 bodo črpana posojila za financiranje gradnje avtocest v skupnem znesku 589,00 milijonov evrov.

Tabela 11 kaže posojila mednarodnih finančnih ustanov in tuja posojila v letu 2008. Predvidoma bo črpano 175,80 milijonov evrov posojil po že sklenjenih posojilnih pogodbah, in sicer:

*Tabela 11: Posojila mednarodnih finančnih ustanov in tuja posojila v letu 2008*

Posojilo Evropske investicijske banke - EIB VII	35.000.000 EUR
Posojilo Evropske investicijske banke - EIB VIII	134.591.971 EUR
Posojilo Autovie Venete S.p.A.- AVV	6.254.782 EUR
<b>SKUPAJ (A)</b>	<b>175.846.753 EUR</b>

*Vir: Letni plan razvoja in obnavljanja avtocest za leto 2008*

V letu 2008 bo koriščenno posojilo Evropske investicijske Banke (EIB VII) v okvirni višini 35,00 milijonov evrov, ki je namenjen financiranju odsekov AC Maribor–Lenart in AC Lenart–Beltinci (pododsekov odsekih: AC Lenart-Sp. Senarska, AC Sp. Senarska - Cogetinci in AC Cogetinci–Vučja vas) na Pomurskem avtocestnem kraku.

V letu 2008 je predvideno črpanje posojila pri Evropski investicijski banki (EIB VIII) v višini 134,60 milijonov evrov za financiranje odsekov AC Pluska–Ponikve, AC Ponikve – Hrastje, AC Šentvid–Koseze, AC Slivnica–Draženci in AC Vrba–Peračica.

Za financiranje gradnje HC Razdrto–Vipava: Rebernice na Vipavskem avtocestnem kraku se v letu 2008 predvideva črpanje posojila Autovie Venete S.p.A. v okvirni višini 6,20 milijonov evrov.

V letu 2008 se bo začel postopek za najem novega posojila za financiranje odsekov AC Lendava-Pince, Nova Zrkovska cesta km 0,87-km 3,80, Navezava na Luko Koper I. faza, HC Koper–Izola, AC Vrba–Peračica, AC Lešnica–Kronovo, HC Hajdina–Ptuj v predvideni višini 145,70 milijonov evrov. Predvidena zadolžitev je v skladu z Zakonom o soglasju Republike Slovenije DARS za obveznosti iz posojil in izdanih dolžniških vrednostnih papirjev za realizacijo gradnje avtocestnih odsekov iz Nacionalnega programa

izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji v višini 360,00 milijonov evrov (Uradni list RS, št. 76/2005).

V letu 2008 se bo začel tudi postopek za najem novega posojila za financiranje odsekov AC Lenart–Sp. Senarska, Nova Zrkovska cesta km 0,87–km 3,80, HC Koper–Izola, AC Sp. Senarska–Cogetinci, AC Pluska–Ponikve v predvideni višini 70,40 milijonov evrov. Predvidena zadolžitev je v skladu z Zakonom o soglasju Republike Slovenije DARS za obveznosti iz posojil in izdanih dolžniških vrednostnih papirjev za realizacijo gradnje avtocestnih odsekov iz Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji v višini 1.030,15 milijonov evrov (Uradni list RS, št. 20/2006).

Tabela 12 kaže najem novih posojil v letu 2008. Nova posojila namenjena za financiranje odsekov, ki se bodo gradili v letu 2008 so predvideni v višini 197,10 milijonov evrov. Pogoj za predvideno zadolžitev je sprejem novega zakona o soglasju in poroštvu v višini 544,20 milijonov evrov.

Oblike predvidenih zadolžitev bodo odvisne od pogojev na finančnih trgih.

*Tabela 12: Nova posojila v letu 2008*

Posojila (po zakonu 360,00 mio EUR)	145.685.000 EUR
Posojila (po zakonu 1.030,15 mio EUR)	70.400.000 EUR
Posojila (po zakonu 544,20 mio EUR)	197.110.500 EUR
SKUPAJ (B)	413.195.500 EUR
SKUPAJ (A+B)	589.042.253 EUR

*Vir: Spletna stran Uradnega lista, 2008*

#### **4.1.4 Drugi viri**

DARS sodeluje v projektih na vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T) z enoletnimi in večletnimi projekti. Izvajanju projektov je namenjen sklad TEN-T, za katerega veljajo pravila koriščenja, definirana v Uredbi Sveta (ES) št. 2236/95 in njenih spremembah o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih omrežij.

Iz sklada TEN-T je v letu 2008 predvidenih 1,80 milijonov evrov sredstev za projekte programa TEMPO in projekta PROMET.

## **4.2 Viri za zapadle obveznosti iz financiranja v letu 2008**

### **4.2.1 Sredstva koncesijske dajatve**

Skladno z Zakonom o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (UL RS št. 20/04) so vir za financiranje obveznosti v zvezi z gradnjo in obnavljanjem avtocest ter odplačevanjem posojil, najetih v ta namen, tudi sredstva koncesijske dajatve, ki se zagotovijo iz dela cestnine in drugih prihodkov družbe. V letu 2008 je iz tega vira predvidenih 124,63 milijonov evrov .

### **4.2.2 Obveznice za refinanciranje**

DARS bo v letu 2008 skladno z določili Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Slovenije (Uradni list RS, št. 20/04) zaradi potreb po refinanciranju najel posojilo v predvideni višini 1,80 milijonov evrov. Pogoj za predlagano zadolžitev je sprejetje Zakona o soglasju in poroštvu. Obveznosti iz zadolževanja v letu 2008 ocenjujejo na 126,40 milijonov evrov, kar predstavlja plačilo obresti in glavnice, ne pa tudi stroškov financiranja (obresti za posojila v času gradnje posameznega avtocestnega odseka, ki so vključena v investicijsko vrednost odseka). Koncesijsko dajatev za leto 2008 ocenjujejo na 124,60 milijonov evrov, kar pomeni, da je potrebno refinancirati obstoječa posojila v predlagani višini 1,80 milijonov evrov.

## **4.3 Upravljanje finančnih sredstev**

DARS-u je potrebno refinanciranje v primeru, če koncesijska dajatev ne pokriva obveznosti iz servisiranja dolga.

DARS bo v letu 2008 nadaljeval politiko upravljanja finančnih sredstev skladno z določili 3. člena Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji in Pogodbo o izvajanju naročila za opravljanje nalog v zvezi z izgradnjo in obnavljanjem avtocest ter finančnim inženiringom in drugih povezanih nalog po Resoluciji o NPIA.

DARS pri svojem finančnem poslovanju sodeluje z več mednarodnimi finančnimi ustanovami, tujimi komercialnimi bankami in z večino slovenskih bank. Taka raznovrstnost poslovanja neposredno pripomore k zniževanju tveganj prevelike odvisnosti od posamezne ustanove in povečuje konkurenčnost poslovanja. Konkurenčnost med posojilodajalci pa DARS-u tudi omogoča, da pri postopkih novih zadolžitev finančna sredstva pridobiva pod najugodnejšimi pogoji, ki jih v trenutku zadolžitve ponuja trg.



## 4.4 Uvedba vinjet

Uvedba vinjet za osebna vozila in motorna kolesa na slovenskih cestninskih cestah je s 1. 7. 2008 zagotovila večjo pretočnost prometa na praktično vseh cestninskih postajah.

V okviru priprave akcijskega načrta uvedbe vinjetnega sistema cestninjenja za osebna vozila v RS so bili preverjeni scenariji finančno in socialno optimalne cene ter potencialnega prihodka iz naslova vinjet, s katerim DARS kot koncesionar za upravljanje in vzdrževanje AC omrežja v RS poravnava svoje tekoče obveznosti poslovanja in servisira obveznosti iz investicijskih posojil.

Skozi preverjanje različnih variant, glede cene in obdobja trajanja, se je kot najbolj ugodna pokazala varianta letne in polletne vinjete, kjer lahko ceno celoletne uporabe AC omrežja v RS, kar najbolj približamo domačemu uporabniku, medtem ko obsežen tranzit tujih vozil bolj obremenimo in sicer v sorazmerju z internimi in eksternimi stroški, ki jih slednji povzroča.

Glede na izbrano varianto, je v nadaljevanju prikazana simulacija letnega neto prihodka DARS-a kot koncesionarja, posledično pa tudi zbrana koncesnina, ki jo družba namenja za odplačilo investicijskega dolga glede na obstoječi amortizacijski načrt.

Rezultati izbrane variante so prikazani v Tabeli 13 in prikazujejo potencialni položaj koncesionarja iz različnih vidikov.

*Tabela 13: Neto pobrana cestnina po obstoječem in po vinjetnem sistemu*

Leto	Pobrana NETO cestnina (v mio EUR)		
	2008	2009	2010
Obstoječi sistem	180	191,8	209,3
Vinjetni sistem	201,7	217,5	222,2

*Vir: Načrt uvedbe cestninjenja z vinjetami v Republiki Sloveniji za razrede vozil R1 in R2, 2008*

Ocena pričakovanih kupcev vinjet je bila izvedena iz uradnih podatkov o registriranih osebnih vozilih do 3,5t v RS (1,1 mio) ter dejanskih podatkov DARS-a o prehodih cestninskih postaj. Kot podlago za določitev kupcev iz tujine so bili upoštevani prehodi mejnih cestninskih postaj, ki predstavljajo vir za tuji tranzitni promet. Podatke DARS-a o AC prehodih so bili kombinirani s prehodi meje izven AC omrežja, ki temeljijo na podatkih MNZ in so realizirani prehodi meje z RS na vseh mejnih prehodih RS (tudi izven AC omrežja).

Poleg navedenih predpostavk, pa so pri oceni prihodkov upoštevane tudi nekatere druge predpostavke in omejitve, ki prav tako sooblikujejo končni obseg koncesijske dajatve DARS-a, posledično pa tudi njegovo finančno vzdržnost. Te predpostavke so: *a*) rast prihodkov cestninjenja tovornega prometa, kjer so upoštevane rasti prihodkov iz naslova cestninjenja tovornega prometa zaradi dograditve AC omrežja v višini 20% v letu 2009 in 5% v letu 2010, *b*) stroški delovanja obstoječega in uvedbe vinjetnega cestninskega sistema, kjer so upoštevani dejansko priznani stroški po veljavni koncesijski pogodbi iz naslova rednega vzdrževanja, cestninjenja in dodatne stroške kot posledica uvedbe vinjetnega sistema cestninjenja. Poleg tega je bilo v oceni in izračunih upoštevano, da bi bilo možno znižati stroške, ki sicer pripadajo DARS-u po koncesijski pogodbi za okoli 20%. Dodatni stroški uvedbe vinjetnega sistema cestninjenja so ocenjeni v skupni višini 9%, kar zajema stroške tiska in distribucije vinjet ter stroške ponujanja instituta »nadomestne vinjete«<sup>1</sup> - ti stroški trenutno niso opredeljeni s koncesijsko pogodbo *c*) izvajanje nadzora nad kršitelji, s predpostavko, da vsi uporabniki avtocest dejansko uporabljajo vinjeto (Načrt uvedbe cestninjenja z vinjetami v Republiki Sloveniji za razrede vozil R1 in R2, 2008).

Izbrana varianta izračuna finančnega modela kaže, da je razlika v pobrani cestnini med obstoječim načinom pobiranja cestnine in novim načinom pobiranja z vinjetami v obdobju 2008 do 2010 pozitivna, enako je pozitivna razlika tudi med koncesnino in letnim odplačilom dolga v letu 2008.

Analizo ekonomske upravičenosti začasne uvedbe vinjet v Sloveniji so jeseni 2005 opravili ekonomisti Umar-ja (Urad za makroekonomske analize in razvoj) Jure Povšnar, Maja Ferjančič in Janez Kušar. Po pisanju Dnevnika (Oštir, 2008, str. 6) so strokovnjaki Umarja, ki ga je tedaj vodil Janez Šušteršič (sedaj ga vodi Boštjan Vasle), s primerjavo stroškov ugotovili, da več argumentov govori proti uvedbi vinjet: ker ni upoštevano načelo "uporabnik plača", ker vinjete spodbujajo povečanje obsega prevozov in podobno. Zato so ocenili, da uvedba vinjet za prehodno obdobje ekonomsko ni upravičena. Razen tega, da naj bi bilo ob zaposlitev okoli 400 delavcev DARS-a, bi stroški naslednih investicij v cestninske postaje, rušenja cestninskih postaj, izdelave in distribucije vinjet ter nadzora njihove uporabe znašali skupaj približno 60 milijonov evrov. Umarjevi ekonomisti so v analizi izračunali, da bi bila ekonomska cena letne vinjete 31.000 tolarjev oziroma 130 evrov. Ob upoštevanju ocenjenih maksimalnih stroškov bo vzpostavitev sistema vinjet za 23 odstotkov dražja od sedanjega sistema. Vlada je določila ceno letne vinjete na 55 evrov, čeprav je že pred tremi leti izračunala, da je njena ekonomska cena več kot dvakrat višja.

Prometni minister Radovan Žerjav ne dvomi v ekonomsko upravičenost uvedbe vinjet in zagotavlja višjo raven pobrane cestnine, Janša pa celo napoveduje, da bo država z vinjetami zaslužila 20 milijonov evrov na leto (Oštir, 2008, str. 6).

DARS je v prvem mesecu od uvedbe vinjet s prodajo vinjet zaslužil 42,3 milijona evrov, lanski prihodki družbe od pobranih cestnin pa so znašali 218,3 milijona evrov (z DDV). Po podatkih DARS-a je bilo od 16. junija prodanih 1,2 milijona vinjet za osebna vozila in 20 tisoč vinjet za motorna kolesa, po njihovi oceni pa so v tujini prodali 200 tisoč vinjet. Glede na to, da polletna vinjeta za osebna vozila znaša 35, za motorna kolesa pa 17,5 evra, so s prodajo zaslužili 42,35 milijona evrov. Lanski prihodki DARS-a od pobranih cestnin so znašali 218,3 milijona evrov (z DDV) (Pušnik, 2008, str. 5).

Kljub temu naj bi za izpolnitev Letnega načrta prihodkov morali prodati še približno 900 tisoč vinjet. Doslej je bil delež vinjet, ki so jih kupili tujci, približno polovičen, v preostalem delu leta pa se bo ta močno povečal, saj slovenski vozniki vinjeto v veliki večini že imajo. Po pisanju Dnevnika naj bi moral DARS sicer v prihodnjem letu za izpolnitev prihodkovnih načrtov prodati najmanj dvakrat toliko vinjet kot letos, kar pomeni, da bo moral biti delež financiranja slovenskih avtocest iz žepov tujih turistov kar približno tričetrtinski, saj slovenski vozniki veliko več vinjet ne bodo kupili. Res je sicer, da bodo slovenski vozniki po večini kupovali celoletne, kar pomeni dodatnih 20 evrov po prodani vinjeti. Če bo DARS prisiljen uvesti 10-dnevne vinjete, bodo zadostni prihodki in s tem celoten sistem pod velikim vprašajem.

Kot nezanemarljiv vir prihodkov od vinjet pa ne gre pozabiti na kazni za njihovo neuporabo. Skupna višina pobranih kazni je, kot pokaže izračun, že preseгла vsaj pol milijona evrov. DARS je namreč že izdal približno 2.700 plačilnih nalogov. Najmanjša zagrožena kazen je 150 evrov (takoj plačana 300-evrska kazen). In kazni v veliki večini prav tako plačujejo tujci.

"Uvedba vinjet za odplačevanje dolgov je lahko problematična, ker so pred tem pričakovali vsako leto višje prihodke od cestnin zaradi vse več kilometrov avtocest in vse več prometa," je v času uvedbe vinjet ocenil Franci Križanič z ekonomskega inštituta pravne fakultete (Pušnik, 2008, str 5.). Podatki o letošnji prodaji vinjet do 15. 7. 2008 so po mnenju nekaterih strokovnjakov pokazali, da bo imel DARS težave z zagotavljanjem primerne višine sredstev. Sploh naj bi se težave pokazale prihodnje leto, ko bodo tujcem predvidoma morali prodati kar za 2,8 milijona vinjet - dvakrat več kot letos. Obveznosti se bodo namreč povečale zaradi višjih finančnih obveznosti DARS-a in zaradi večjega obsega prodanih letnih vinjet, ki so proporcionalno cenejše od polletnih. Že pred uvedbo vinjet je namestnik predsednika uprave DARS-a, zadolžen za finance, Žan Jan Oplotnik, razkril, da bo primanjkljaj DARS-a 35 milijonov evrov. V DARS-u pričakujejo, da bo manjkajoča sredstva zagotovila država iz Proračuna, na kar pa so na finančnem ministrstvu odgovorili, da "sproti spremljajo vzdržnost financiranja gradnje in vzdrževanja avtocest v Sloveniji".

"Dokler je zagotovljena finančna stabilnost DARS-a, so izdana poročila drugotnega pomena," je pred kratkim ocenil Bajuk (Oštir, 2008, str 6.).

## **SKLEP**

V večini držav se vlaganja v javno gospodarsko infrastrukturo in gospodarjenje z njo, uresničuje preko podjetij, ki jih je država ustanovila ali pooblastila za te namene (ta podjetja so bodisi agenti, nosilci javnih pooblastil ali koncesionarji, kadar gre za zasebne družbe in opravljanje obveznih javnih gospodarskih služb).

Za izgradnjo cestnega omrežja v naši državi, je država Slovenija zato s posebnim Zakonom o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji ustanovila Družbo za avtoceste v Republiki Sloveniji kot javno podjetje v obliki 'latentne' delniške družbe. DARS je po pogodbi z državo in kot nosilec javnih pooblastil, opravljal dve temeljni dejavnosti na področju uresničevanja prometne politike RS: a.) gradil avtocestne povezave v RS glede na nacionalni program, b.) gospodaril z že izgrajenimi avtocestnimi odseki.

DARS je od 1. 1. 2004 gospodarska družba v obliki delniške družbe, katere temeljita dejavnost obsega graditev, vzdrževanje avtocest in finančni inženiring. DARS poleg tega, da vodi in organizira graditev in vzdrževanje slovenskih avtocest, uporabnikom avtocest omogoča, da poteka promet varno in kar se da prijetno.

DARS uresničevanje Nacionalnega programa izgradnje avtocest financira iz različnih sredstev, med katerimi v zadnjih letih prevladujejo dolžniška sredstva, preostalo pa predstavljajo sredstva koncesijske dajatve (cestnina), povračilo DDV, namenska sredstva iz proračuna Republike Slovenije, sredstva kohezijskih skladov Evropske Unije in sredstva iz drugih virov (najemnine avtocestnih počivališč ipd.).

DARS je do 31. 12. 2007 najel posojila in izdal obveznice v skupni višini 2,70 milijarde evrov (stanje dolga zadnji dan leta 2007, brez obresti), pri čemer je dejstvo, da vsa ta posojila še niso bila počrpana, tako da je 31. 12. 2007 skupna dolgoročna zadolženost DARS-a znašala 2,26 milijarde evrov. Skupne finančne obveznosti iz najetih posojil in izdanih dolžniških vrednostnih papirjev so skupaj z ocenjenimi obrestmi na glavnico konec leta 2007 znašale 3,43 milijarde evrov.

Med letoma 1994 in 2006 je bilo v gradnjo novih avtocest, hitrih cest in drugih cest iz Resolucije o NPIA investiranih 3,8 milijarde evrov. DARS je bil 31. 12. 2006 za potrebe uresničevanja nacionalnega avtocestnega programa zadolžen v višini 1,77 milijarde evrov.

Od leta 2003 naprej se delež države v financiranju nacionalnega avtocestnega programa stalno zniževal. Tako so namenska sredstva državnega Proračuna za izgradnjo avtocest v

letu 2003 znašala 160 milijonov evrov, v letu 2007 pa samo še v višini 13,23 milijonov evrov. S koncesijsko dajatvijo, ki jo DARS plačuje državi in se izračuna kot razlika med pobrano cestnino in pobranimi stroški vzdrževanja avtocestnega sistema in pobiranja cestnine, bo mogoče zagotoviti celovito servisiranje zapadlih obveznosti iz najetega dolga za financiranje izgradnje avtocest.

Resolucija o nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS, ki jo je Državni zbor potrdil v letu 2004, predvideva krčenje namenskih sredstev. Glede na specifiko avtocestne gradnje v Sloveniji, so namenska sredstva tisti lasten finančni vir, ki za razliko od cestnin posredno obremenijo ekonomske subjekte, a je njihova uporaba družbeno opravičljiva, preko koristi, ki jih uživajo ekonomski subjekti, ki tako ali drugače participirajo v infrastrukturno bogatem, razvitem in s svetom povezanim okolju.

Glede na predvidena zmanjšanja obsega namenskih sredstev se je pojavilo vprašanje vzdržnosti dokončanja nacionalnega programa kot je bil predviden in pa skrb o možnem vnovčevanju državnih garancij danih za posojila najeta v okviru NPIA (posledično povečanje javnega dolga).

Napovedano zmanjšanje letnega obsega namenskih sredstev v primeru NPIA in hkratno zaviranje izvajanje programa signalizira okolju, da razvoj ekonomske infrastrukture ne vidimo kot eno izmed prioritet in priložnosti za doseganje višje gospodarske rasti, večanje konkurenčnosti gospodarstva in njegovega vključevanja v širši evropski prostor. Poleg tega se postavlja vprašanje ali je država sposobna zagotoviti soudeležbo na pomembnih in velikih infrastrukturnih projektih v slovenskem gospodarstvu in kakšna je smiselnost načrtovanja razvoja ekonomske infrastrukture v Sloveniji brez podpore? Res je, da v primeru sodelovanja privatnega sektorja slednji zagotovi finančne vire, vendar ne more nadomestiti izpada prihodkov v delu, kjer projekt ne zagotovi tržnega dohodka iz naslova uporabe infrastrukturnega omrežja.

## LITERATURA IN VIRI

1. Fidermuc, K. (2004, 27. september). Podjetja so delovala mimo pričakovanj. *Delo*, str. 3.
2. Financiranje gradnje avtocest za leto 2004 (2004). Najdeno 25. 7. 2008 na spletnem naslovu [www.uradni-list.si/1/content?id=49915](http://www.uradni-list.si/1/content?id=49915).
3. Financiranje Nacionalnega programa izgradnje avtocest. (15. 3. 2002). Najdeno 25. 7. 2008 na spletnem naslovu [URL:<http://www.dars.si/menu/nacionalni-4.html>].
4. Kocbek, D. (2001, 19. junij). Bencinski tolar nima zakonske podlage. *Delo*, str. 8.
5. Kocbek, D. (2002a, 18. februar). Se bo v gradnjo vključil zasebni kapital?. *Delo*, str. 3.
6. Kocbek, D. (2002b, 20. februar). Vlada: DARS naj pospeši. *Delo*, str. 3.
7. Kocbek, D. (2002c, 23. april). Na ministrstvu so si premislili. *Delo*, str. 13.
8. Kocbek, D. (2002č, 04. julij). Darsa razprodajati nikar. *Delo*, str. 11.
9. Kocbek, D. (2002d, 26. julij). Praksa noče po teoriji. *Delo*, str. 6.
10. Kocbek, D. (2002e, 9. november). Državo dajejo skušnjave, da bi ga prodala na hitro in prepoceni. *Sobotna priloga*, str. 11.
11. Kocbek, D. (2003a, 6. marec). Zasebni kapital v slepi ulici. *Delo*, str. 5.
12. Kocbek, D. (2003b, 7. marec). Z novim DARS-om bo učinkoviteje. *Delo*, str. 10.
13. Kocbek, D. (2003c, 8. marec). Avtoceste drage, DARS poceni. *Sobotna priloga*, str. 12.
14. Križnik, D. (2003č, 05. julij). Pod krinko dokapitalizacije razprodaja zasebnikom?. *Sobotna priloga*, str. 30.
15. Kocbek, D. (2003d, 29. oktober). DARS iz javnega podjetja v delniško družbo. *Delo*, str. 3.
16. Kocbek, D. (2003e, 29. oktober). Roki za poplačilo posojil začeli prehitevati DARS. *Delo*, str. 3.
17. Kocbek, D. (2004a, 22. julij). Darsove avtoceste do denarja. *Delo*, str. 14.
18. Kocbek, D. (2004b, 4. avgust). Neobvezen program, poljubna izvedba. *Delo*, str. 10.
19. Letni plan razvoja in obnavljanja avtocest za leto 2008. Najdeno 3. 7. 2008 na spletnem naslovu <http://www.uradni-list.si/1/content?id=87027>.
20. Letno poročilo DARS, d. d. 2002. Najdeno 30. 4. 2008 na spletnem naslovu [http://www.dars.si/doc/pdf/letno\\_slo.pdf](http://www.dars.si/doc/pdf/letno_slo.pdf).
21. Letno poročilo DARS, d. d. 2003. Najdeno 30. 4. 2008 na spletnem naslovu <http://www.dars.si/doc/pdf/PoslovnoPoro%C4%8Dilo2003.pdf>.
22. Letno poročilo DARS, d. d. 2004. Najdeno 30. 4. 2008 na spletnem naslovu <http://www1.dars.si/objave/LetnoPoro%C4%8Dilo2004.pdf>.
23. Letno poročilo DARS, d. d. 2005. Najdeno 30. 4. 2008 na spletnem naslovu <http://www1.dars.si/objave/LetnoPoro%C4%8Dilo2005.pdf>.
24. Letno poročilo DARS, d. d. 2006. Najdeno 30. 4. 2008 na spletnem naslovu [http://www.dars.si/doc/DARS\\_lp\\_2006\\_SLO-Z.pdf](http://www.dars.si/doc/DARS_lp_2006_SLO-Z.pdf).

25. Letno poročilo DARS, d. d. 2007. Najdeno 30. 4. 2008 na spletnem naslovu <http://www1.dars.si/objave/LetnoPoro%C4%8Dilo2007.pdf>.
26. Malek, S. (2007, 21. februar). DARS lani ni izpolnil načrtovanih gradenj. *Dnevnik*, str. 5.
27. Nacionalni program izgradnje avtocest. (15. 2. 2002). Najdeno 2. 7. 2008 na spletnem naslovu [URL:<http://www.dars.si/menu/nacionalni-2.html>].
28. Načrt uvedbe cestninjenja z vinjetami v Republiki Sloveniji za razrede vozil R1 in R2, 2008. Najdeno 12. 7. 2008 na spletnem naslovu <http://www.dars.si/doc/Tabela%20zadol%C5%BEitve%2030.4.2008.pdf>.
29. Oplotnik, Ž. (2004). Ekonomski učinki statusnega preoblikovanja DARS v gospodarsko družbo. *Gospodarska gibanja*, str. 12.
30. Oplotnik, Ž., Križanič, F. (2005a). Analiza finančne vzdržnosti dokončanja Nacionalnega programa izgradnje avtocest ob nadaljevanju krčenja namenskih sredstev. Kopijo članka dobila na DARS-u, dne 24. 6. 2008.
31. Oplotnik, Ž., Križanič, F. (2005b). Makroekonomski in finančni učinki različnih rokov dokončanja avtocestnega programa. Kopijo članka dobila na DARS-u, dne 24. 6. 2008.
32. Oplotnik, Ž., Križanič, F. (2005c). Makroekonomski učinki nacionalnega programa izgradnje avtocest in o morebitnih koncesijskih gradnjah na slovenskem. Kopijo članka dobila na DARS-u, dne 24. 6. 2008.
33. Oštir, D. (2007, 16. marec). Skromni prispevek proračuna h gradnji avtocest. *Dnevnik*, str. 7.
34. Oštir, D. (2007, 19. marec). Država gradnjo avtocest kljub zakonu financira le še simbolično. *Dnevnik*, str. 10.
35. Oštir, D. (2007, 20. marec). S krčenjem denarja za avtoceste se država prikrito zadolžuje. *Dnevnik*, str. 5.
36. Pravni status in organiziranost DARS-a – analiza in predlogi. Ljubljana: Inštitut za javno upravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, 1999. Str. 87.
37. Program dela Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d., za leto 2000.
38. Pušnik, M. (2008, 23. julij). Dars z vinjetami zaslužil 42,3 milijona evrov. *Finance*, str. 5.
39. Rimske ceste. (9. 9. 2001 ). Najdeno 15. 7. 2008 na spletnem naslovu [URL: <http://www.dars.si/menu/zanimivosti-4.html>].
40. Spletna stran Uradnega lista [www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200450&stevilka=2300](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200450&stevilka=2300).
41. Spletna stran Uradnega lista [www.uradni-list.si/1/content?id=49915](http://www.uradni-list.si/1/content?id=49915).
42. Spletna stran DARS-a. [www.dars.si](http://www.dars.si)
43. Stergar, A. (2005, 18. oktober). DARS se bo moral izdatneje zadolževati. *Delo*, str. 4.
44. Stergar, A. (2006, 14. september). DARS se ne bo dodatno zadolževal. *Delo*, str. 8.
45. Stergar, A. (2006, 21. januar). Kako vrniti milijardo evrov dolga?. *Sobotna priloga*, str. 9.

46. Špende, R. (2003, 31. marec). Obveznice DARS že razgrabili. *Delo*, str. 4.
47. Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji. (2004). *Uradni list RS*, (št. 20/2004, 4. marec 2004).
48. Zakon o gospodarskih javnih službah. (2006). *Uradni list RS*, (št. 127/2006, 7. december 2006).
49. Zakon o zagotovitvi namenskih sredstev za graditev državnih cest, določenih v nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. (1998). *Uradni list RS*, (št. 57/98, 14. avgust 1998).